Ru. Nr. 5

NUMĂRUL 1 DIN MARTIE 1943

Signal

In Răsărit:

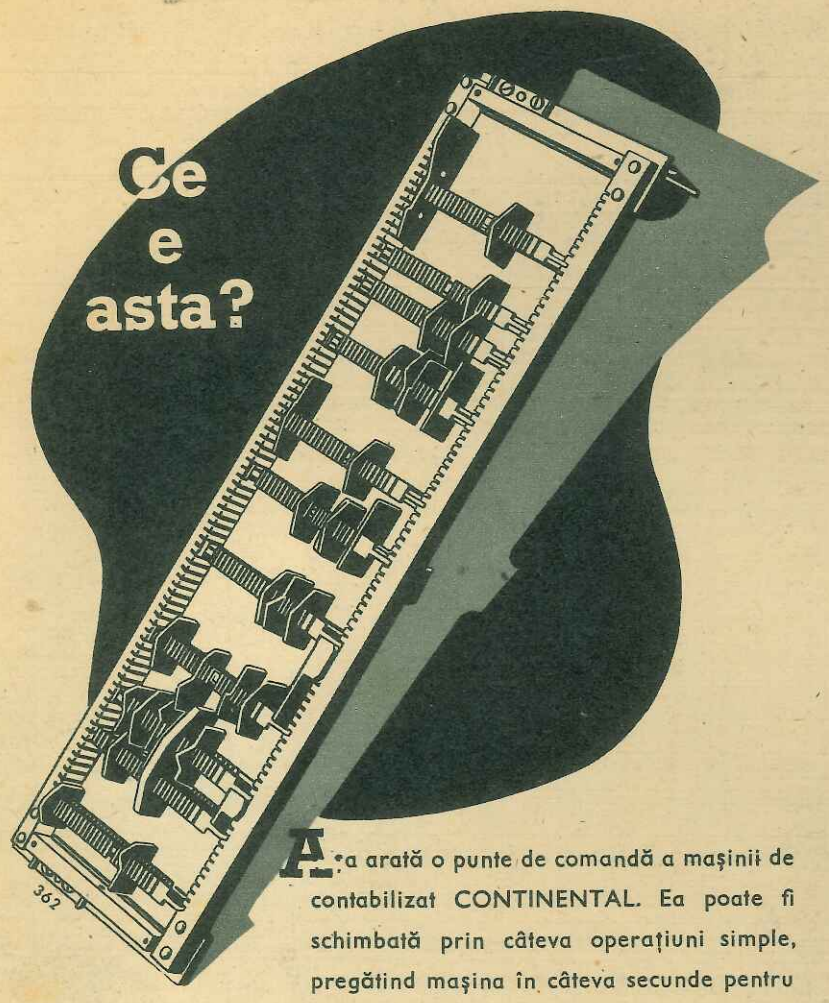
SPANIOLII PENTRU EUROPA

„Crucea de Fier pentru cei mai viteji între viteji", spuse generalul german

Fotografia (PK): Schmidt-Scheeder, reporter de război

Belgia 3,— fr. / Boemia-Moravia 4 kr. / Bulgaria 3 leva / Croația 6 kuna / Danemarca 50 Øre / Elveția 55 rape / Finlanda 4,50 mk / Franța 5 fr. / Grecia 150 dr. / Italia 3 lire
Norvegia 50 øre / Portugalia 2 esc. / România 25 lei / Serbia 6 dinari / Slovacia 3 ks. / Spania 1,50 pes. / Suedia 55 öre / Turcia 20 curuși / Țările de Jos 25 centime / Ungaria 40 filleri
Stiria Inferioară, Țările de Est 40 Pfg.

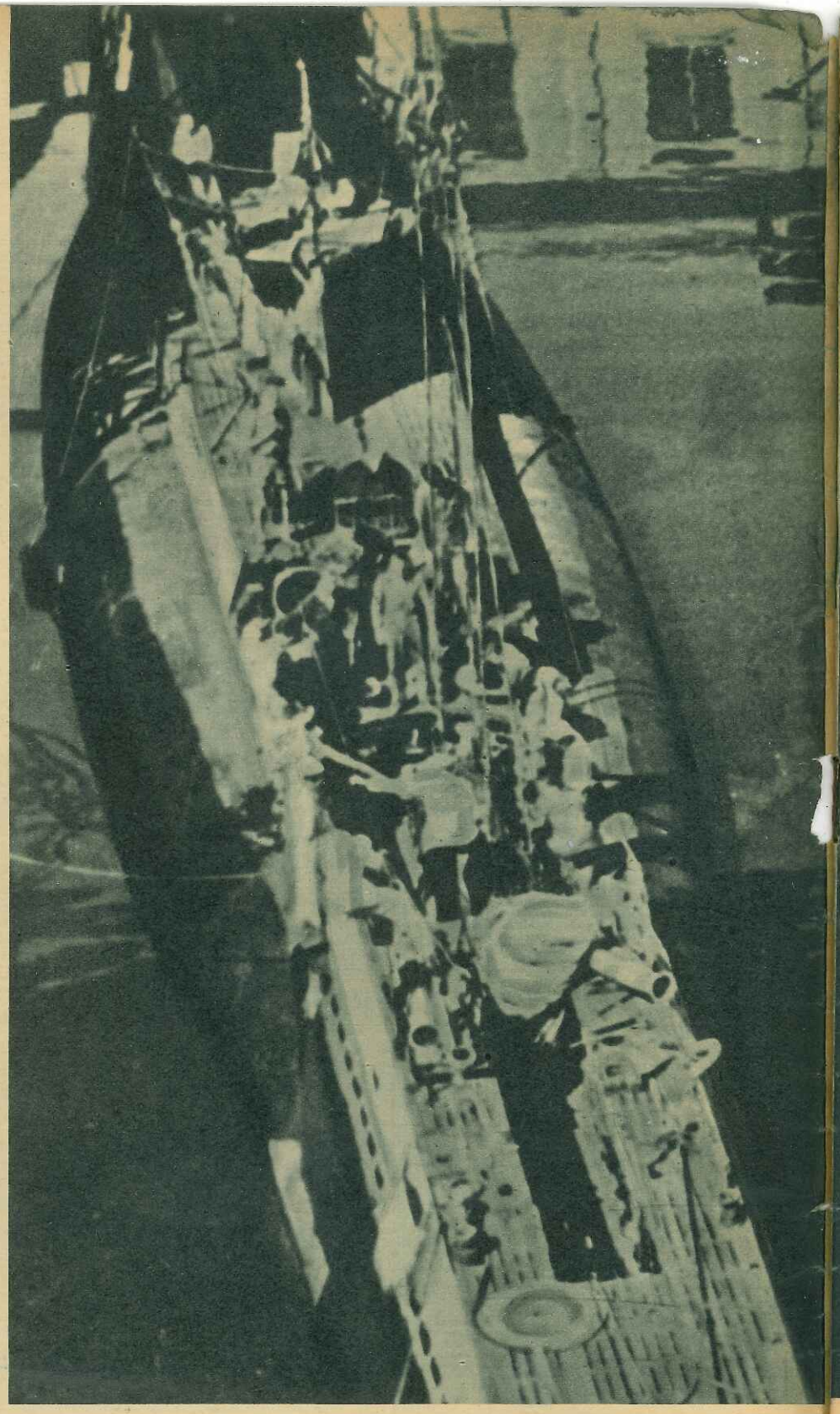
Ce e asta?



Aceasta arată o punte de comandă a maşinii de contabilizat CONTINENTAL. Ea poate fi schimbată prin câteva operaţiuni simple, pregătind maşina în câteva secunde pentru alte formulare.

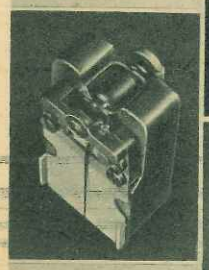
Sporirea randamentului prin adaptare rapidă!

WANDERER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT SIEGMAR-SCHÖNAU



In uzinele societăţii Zeiss Ikon A.G. s'a pus condiţia preciziunii ca un principiu al întregului domeniu de fabricaţie al aparatelor fotografice. Aparatul fotografic CONTAX, pentru formatul 24×36 mm, prevăzut cu pozometru şi telemetru, în îşi găseşte cea mai înaltă expresie interpretarea plină de simţul răspunderii a lucrului în comun. Preciziunea fabricaţiei la Zeiss Ikon este garanţia pentru aparatele fotografice de performanţe excepţionale.

ZEISS IKON AG. DRESDEN



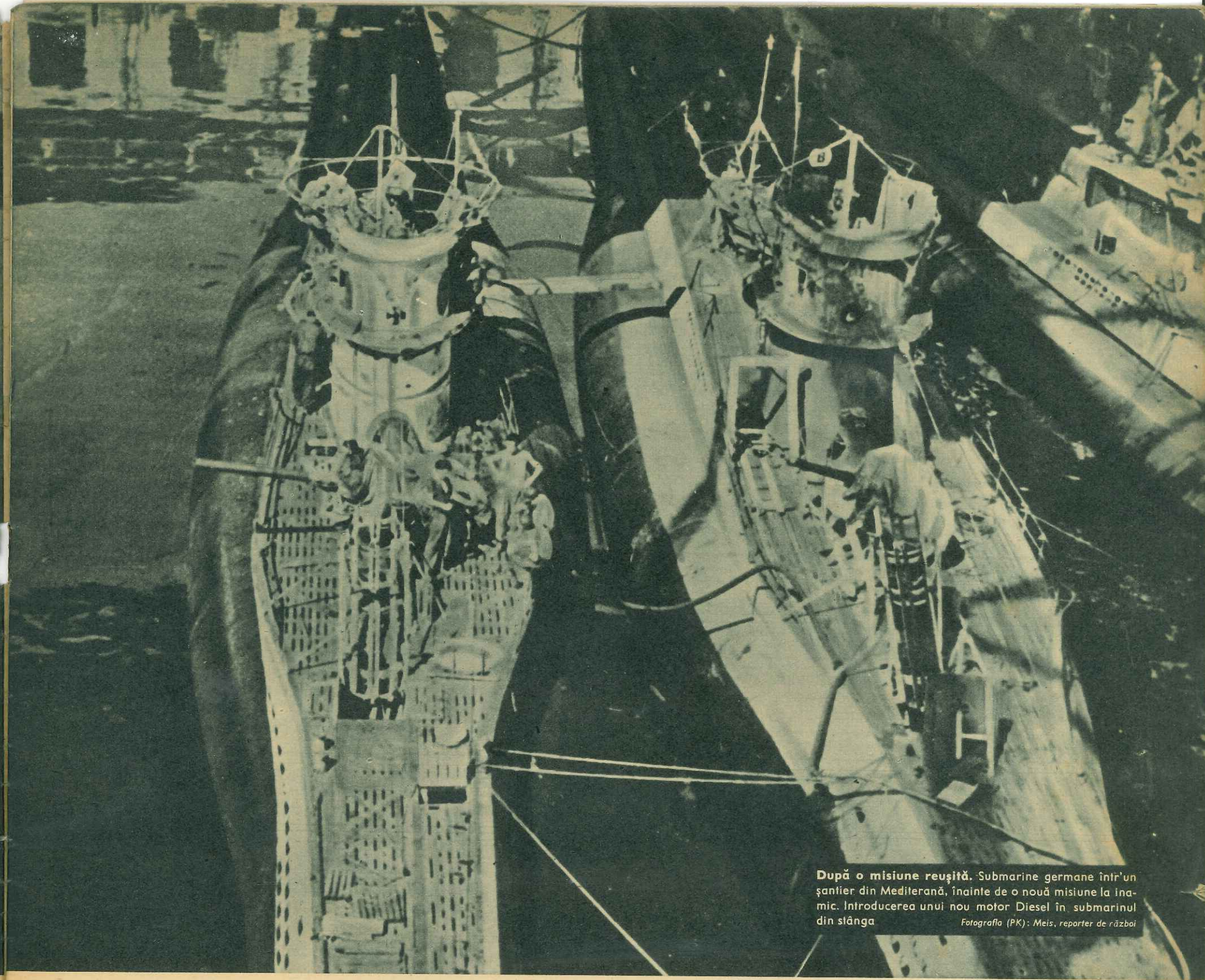
ZEISS IKON

Stefan L. Scherer, Bucureşti I, Strada Dr. Râureanu 4

COPYRIGHT 1943 BY DEUTSCHER VERLAG BERLIN

NICI ROOSEVELT NU POATE FACE MINUNI

Statele Unite ale Americii de Nord sunt ţara cifrelor şi a superlativelor. Americanul de rând crede că ţara sa produce nu numai armele cele mai bune ci şi cele mai numeroase. Ca o urmare a unei sugestii de câteva decenii, s'a înrădăcinat şi în afara frontierelor Statelor Unite părerea că America poate realiza imposibilul şi se poate fabrica pe banda rulantă mai multe tancuri, mai multe avioane şi muniţiuni decât toate celelalte state beligerante împreună. Dar cel care nu se lasă ademenit de superlativ şi cercetează în mod obiectiv posibilităţile reale ale industriei de armament americane trebue să ajungă la concluzia că nici în Statele Unite nu se fac minuni



După o misiune reușită. Submarine germane într'un șantier din Mediterană, înainte de o nouă misiune la inamic. Introducerea unui nou motor Diesel în submarinul din stânga *Fotografia (PK): Meis, reporter de război*

Pentru cei mai mulți Ianchei și mai ales pentru președintele lor, Roosevelt, construcția avioanelor constitue principala preocupare a tuturor sforțărilor de înarmare. Avionul este astăzi simbolul progresului tehnic și al motorizării. De aceea este o viziune ademenitoare a se crede că războiul va fi câștigat cu o siguranță matematică îndată ce se va dispune de o superioritate sdrobitoare în privința numărului avioanelor. De multe ori se vrede în statele anglo-americane că e un fapt cert că Statele Unite — și numai Statele Unite — ar fi chemate să înfăptuiască această superioritate numerică a avioanelor. Dacă cercetăm motivele din care rezultă această convingere, ajungem la concluzia că ea nu se bazează pe cunoștințe deosebit de profunde în privința economiei Statelor Unite, ci în majoritatea cazurilor numai pe informația superficială că industria Americii de Nord produce cele mai multe automobile, aparate de radio și frigorifere. Pentru profani concluzia că fabricile de automobile pot fabrica în loc de un automobil Ford sau Buick tot atât de ușor, tot atât de repede și tot atât de intens avioane de vânătoare sau de bombardament pare a fi justă, dar în realitate e cu totul greșită.

Dacă în privința sforțărilor de înarmare a Statelor Unite n'ar fi vorba decât de avioane și dacă ar mai exista situația din anul 1941, când Statele Unite se considerau dușmanul declarat al puterilor Pactului Tripartit și arsenalul de avioane al democrațiilor, fără a participa însă ele însile la război, atunci eventual încrederea în capacitatea de producție americană ar fi îndreptățită. Dar așa cum stau astăzi lucrurile, America de Nord trebue să furnizeze avioane nu numai Marii Britanii, Uniunii Sovietice, Chinei etc., ci în același timp și care de luptă, tunuri, muniții, vehicule și vapoare. Dar în primul rând, Statele Unite au nevoie de o mare parte dintre armele fabricate pentru ele însile căci acum și America de Nord e încurcurată în război deabinelea. Brațele care mai erau disponibile abia acum un an numai pentru producția materialului de război, sunt absorbite astăzi de diferite ramuri ale armatei, căci țara recordurilor vrea bineînțeles să aibă și cea mai mare armată din lume. Chiar din acest fapt a rezultat o controversă în privință acordării precăderii armatei sau producției de armament. In mod automat s'a ivit și problema armei care urmează să constitue centrul de greutate al producției: avioanele, tancurile sau vapoarele.

Prin urmare nu e deloc un lucru firesc că cifrele de producție ale industriei de automobile sau numărul frigoriferelor vândute ar constitui o unitate de măsură pentru posibilitățile de producție a avioanelor în timp de război. Chiar dela începutul anului 1941 era greu, aproape imposibil, pentru Statele Unite să îndeplinească toate speranțele nutrite de alte țări în privința ajutorului așteptat din partea industriei aeronautice a Statelor de Nord. Dela începutul războiului cu Japonia, limitele capacității de producție au devenit cu mult mai restrânse.

La inceput a fost programul

Nu se putea ca Statele Unite ale Americii de Nord să nu se decidă să facă din construcția avioanelor nucleul tuturor sforțărilor de înarmare și să nu anunțe acest fapt cu o reclamă exagerată. Insuși președintele Roosevelt a anunțat programul prin care urma să se realizeze o producție aeronautică care să întreacă cu mult numărul aparatelor aviațiilor militare ale puterilor Pactului Tripartit.

Planul proclamat în anul 1941 cerea fabricarea a 60.000 de avioane în timpul anului 1942 și a încă 120.000 pentru anul 1943. În felul acesta, opinia publică nordamericană primi cifrele ce îi putea provoca beția dorită. Trebue să ne amintim că în momentul în care au izbucnit în Europa cele dintâi ostilități, Statele Unite ale Americii de Nord aveau o producție de nici 1.000 pe lună, iar dintre acestea, cea mai mare parte erau avioane ușoare de școală și de sport. E drept că industria aeronautică se bucura de un mare prestigiu, dar mărimea uzinelor și numărul muncitorilor aveau o importanță relativ scăzută, fiind cu mult întrecute de orice fabricant de obiecte de gospodărie. Bine înțeles că directorii fabricilor de avioane americane nu erau adevărați oameni de afaceri dacă nu-și ar fi mărit întreprinderile la începutul războiului din Europa, trăgând nădejde să-și sporească livrările. Dar chiar la intrarea Statelor Unite în acest război, adică în luna Decembrie 1941, producția lunară de avioane abia ajunsese la vreo 2.400 bucăți.

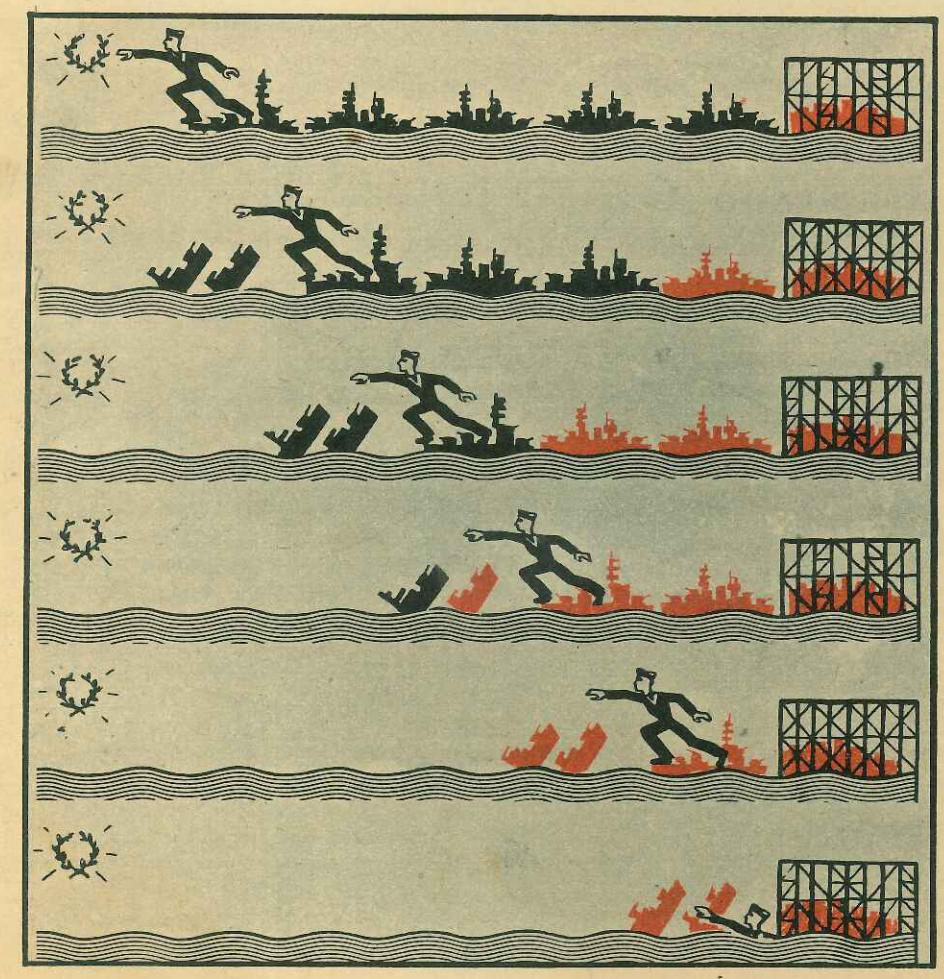
În timp ce opinia publică nu-și bătea capul cu problema dublării de azi pe mâine a producției unui articol atât de puțin potrivit pentru fabricația pe banda rulantă cum este avionul, specialișii vedeau limpede dificultățile din viitor. Ei s'au exprimat de mai multe ori în sensul că îndeplinirea pla-

Urmare în pagina 29

UN CALCUL

Pierderile flotei de război britanice

Următoarele considerațiuni nu sunt decât un calcul provizoriu. Nu e vorba decât de vase război, și anume de bastimente a căror scufundare n'a putut fi trecută sub tăcere de Amiralitatea britanică



„Cel care stăpânește mările, stăpânește și comerțul mondial și odată cu el și avuțiile lumii, prin urmare lumea întreagă."

Aplicând în mod consecvent acest dicton, Anglia a distrus rând pe rând toate marile puteri navale din lume; Spaniolii, Portughezii, Olandezii, Francezii precum și puterile mai mici din calea lor, — cum o dovedește „sechestrarea" flotei daneze în fața Copenhagei la anul 1807. Dela victoria lui Nelson la Trafalgar asupra escadrelor unite franceze și spaniole din anul 1805, supremația navală britanică era indiscutabilă. Nici primul război mondial, din 1914-18, nu putu clinti în mod decisiv această supremație. În afară de Marea Baltică și de anumite părți ale Mării de Nord și ale Adriaticei, pavilionul britanic împreună cu pavilioanele Aliaților stăpânea toate mările, cu toate că submarinele și crucișătoarele făceau multă bătaie de cap Amiralității Britanice.

Cursa scufundărilor. *După mărturisirile Englezilor, se scufundă de două ori atâtea vase de război britanice câte se pot înlocui prin noi construcții. Graficul de alături, în care vasele de război inițiale sunt reprezentate negru, iar noile construcții roșu, arată scăderea continuă a flotei de război britanice în această cursă dintre scufundări și noi construcții*

Dar în anul 1940, situația supremației navale britanice se schimbă radical prin înfrângerea Franței, prin câștigarea frontului atlantic, dela Capul Nord până la Golful Biscaiei și prin intrarea în război a Italiei. Activitatea din ce în ce mai accentuată a flotei navale și aeriene germane dela bazele noi a adus Anglia într'o situație extrem de precară. Pierderile marinei de război și de comerț se înmultesc, iar insula a amenințală de o primejdie mortală. Cel de al treilea an de război a însemnat o nouă mare sarcină pentru Imperiul Britanic: începutul războiului în Pacific și în Asia de Sud-Est.

Acest al treilea an de război a fost anul cel mai negru pentru marina de război britanică de când e lumea: în intervalul de timp din Septembrie 1941 până în August 1942, după mărturisirile Englezilor, flota de sub pavilionul britanic pierdu aproximativ 30 % din totalitatea vaselor de război dela începutul războiului: 3 cuirasate, 1 monitor, 5 vase port-avioane inclusiv cele auxiliare, 4 crucișătoare grele și 13 crucișătoare ușoare. În afară de acea-

sta, Englezii au pierdut 36 de distrugătoare și 11 submarine în acest interval de timp.

Aceasta este jertfa marinei britanice în cel de al treilea an de război, în afară de gravele pierderi ale flotei Statelor Unite: 73 de vase de război de primul ordin au fost distruse, în afară de toate bastimentele de altă categorie.

Dela începutul războiului până la sfârșitul anului 1942, flota Angliei, care la izbucnirea războiului avea un total de 703 unități de război și auxiliare, a pierdut 446 de unități. Publicăm mai jos pierderile prin scufundări, recunoscute de Amiralitatea britanică dela începutul războiului până la sfârșitul anului 1942. Trebuie să ținem seama și de faptul că Englezii nu obișnuesc să recunoască decât o fracțiune din pierderile lor reale.

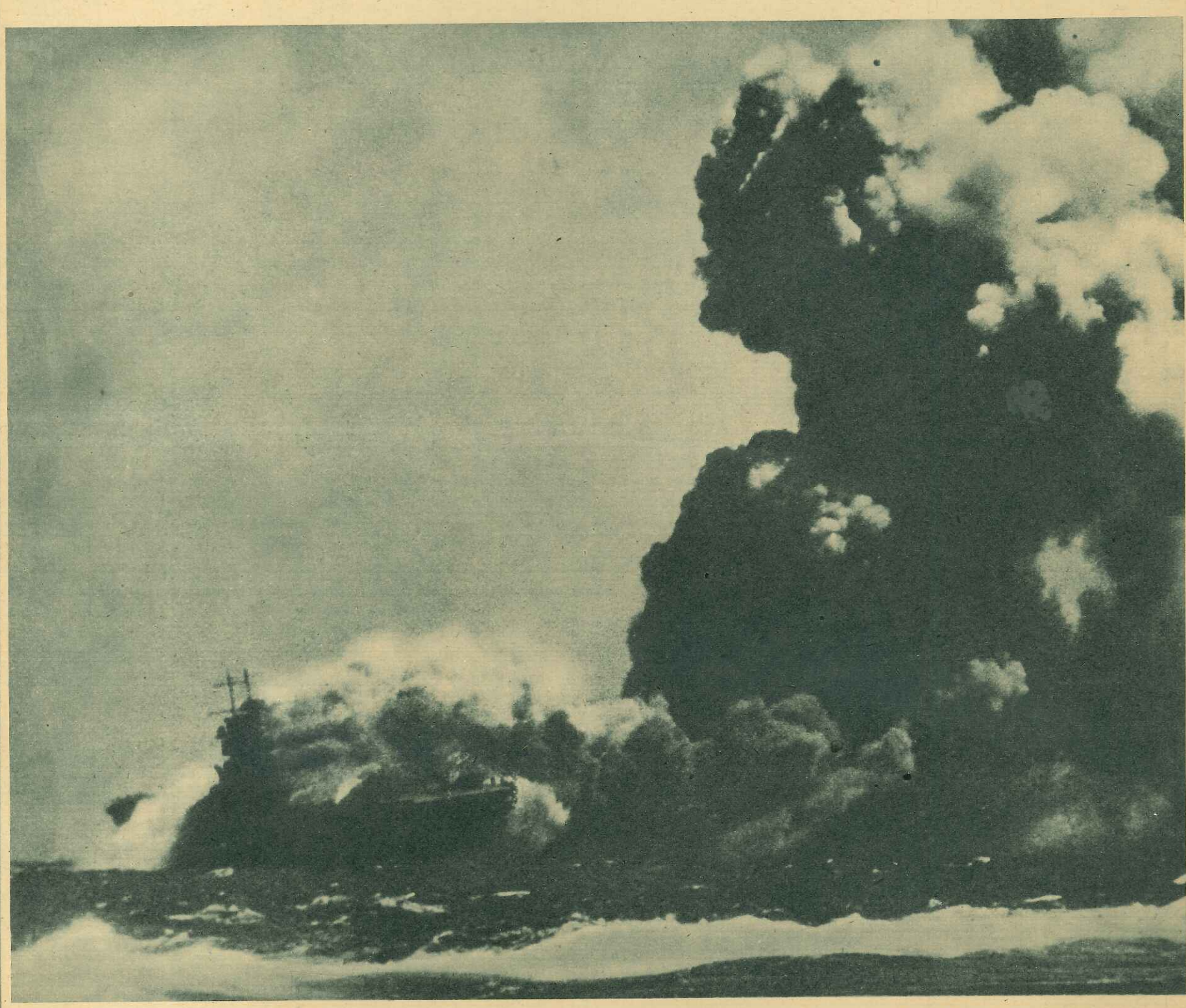
Vase de linie	5
Monitoare	1
Port-avioane	5
Crucișătoare grele	5
Crucișătoare ușoare	22
Distrugătoare	101
Submarine	49
Vase de pază, escortă și căutatoare de mine	64
Canoniere fluviale	6
Crucișătoare auxiliare peste 10.000 de tone	17
Crucișătoare auxiliare și vase de război auxiliare de 1.000—10.000 tone registru	16
Port-avioane auxiliare	2
Vase auxiliare mai mici	151
	444

La aceste pierderi ale flotei britanice au contribuit într'un mod strălucit în afară de forțele navale și aeriene germane și cele italiene și japoneze.

Scufundarea a 83 de avioane

Sfârşitul unui vas port-avioane american

↑ **Două lovituri în acelaşi moment...** *In drum spre insulele Solomon, o escadră navală americană e atacată de submarinele japoneze. Două torpile lovesc aproape simultan vasul port-avioane „Wasp" (stânga) şi distrugătorul „Porter" (dreapta)*



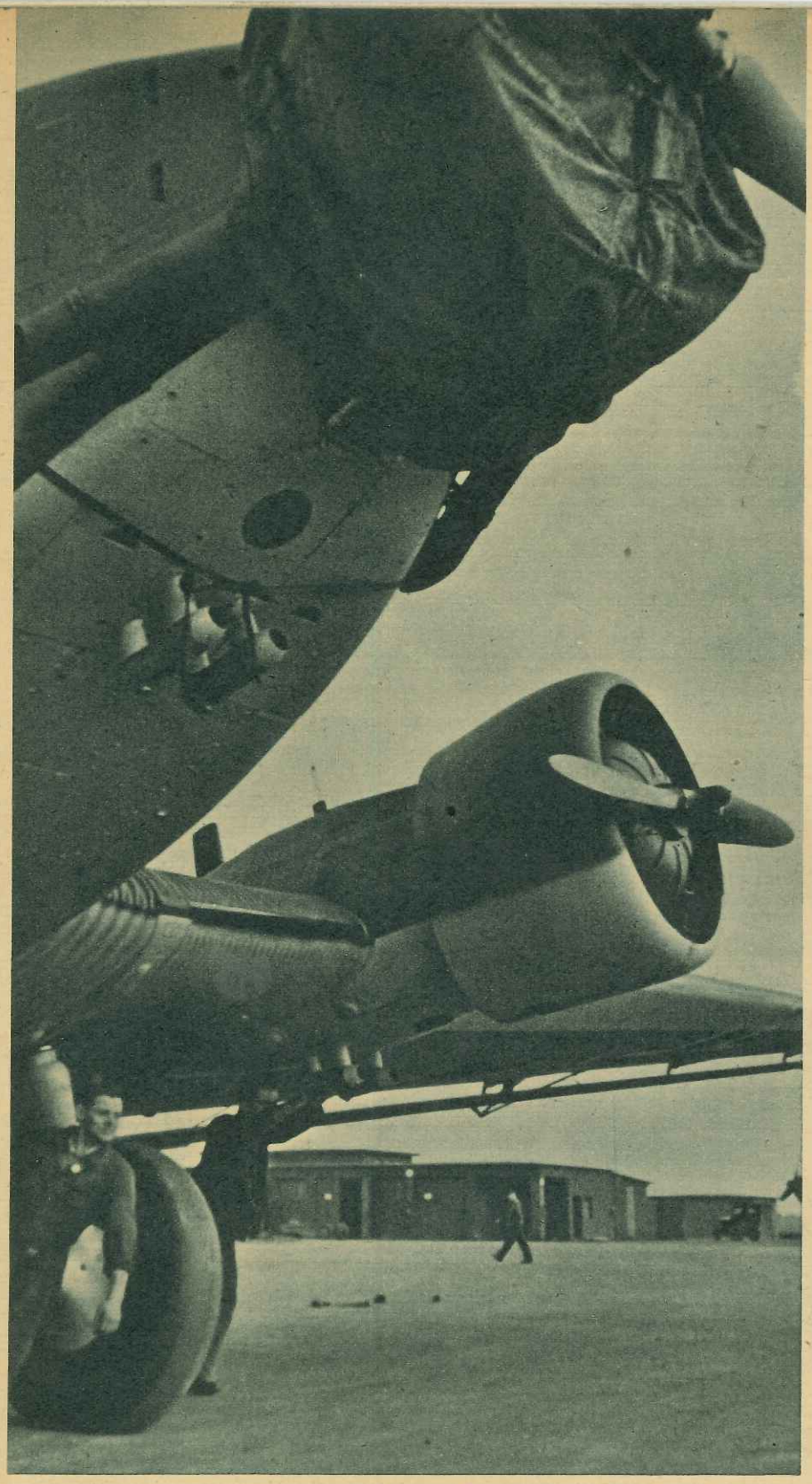
... şi încă trei torpile. *Distrugătorul se scufundă imediat, dar vasul port-avioane „Wasp" are nevoie de încă trei torpile. Agonia sa durează o oră şi jumătate. Fotografiile au fost luate imediat după ultima lovitură de torpilă care a făcut să explodeze camera de muniţiuni. „Wasp" a fost unul dintre vasele port-avioane cele mai moderne ale marinei de război a Statelor Unite. El fusese pus în serviciu abia în anul 1940 şi avea o deplasare de 14.700 tone. A costat 20,7 milioane dolari. La bord se găseau 2000 de oameni şi 83 de avioane. „Wasp" a fost cel de al şaselea vas port-avioane pierdut de Statele Unite* Fotografiile U.S. Navy

JURNALUL DE BORD

Biografia unuia dintre miile de avioane de transport Junkers **Ju 52**

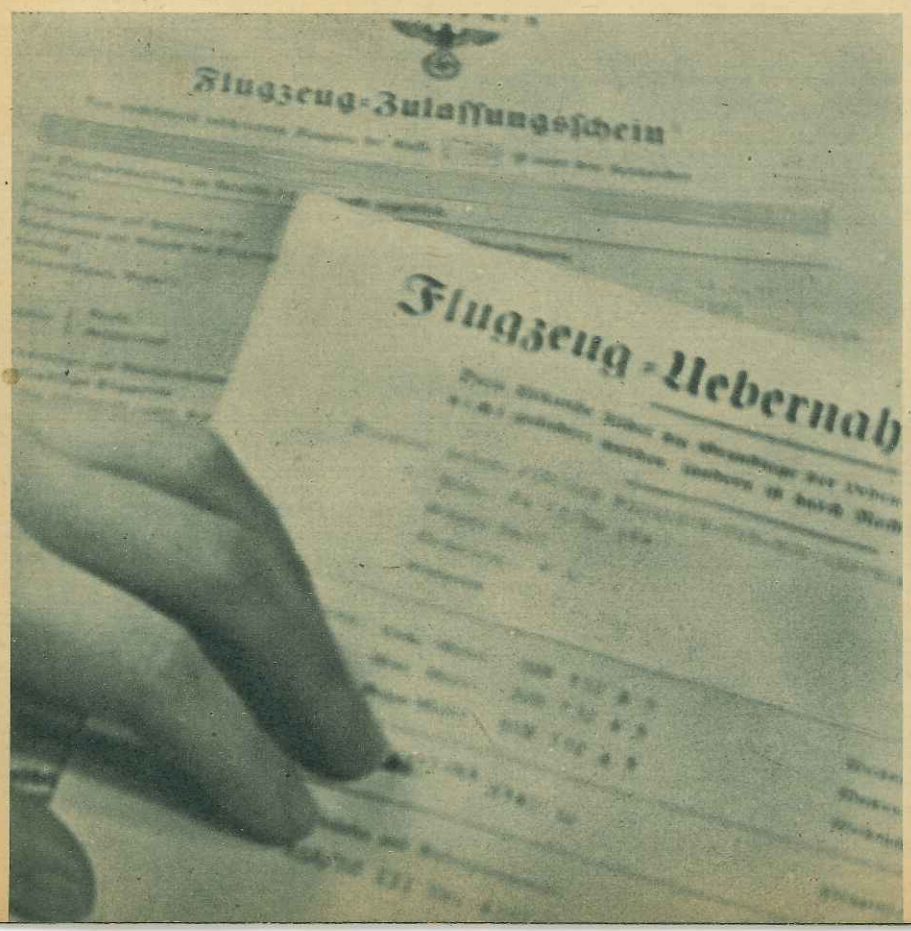
Un reportaj in imagini de Lysiak, reporter de război (PK)

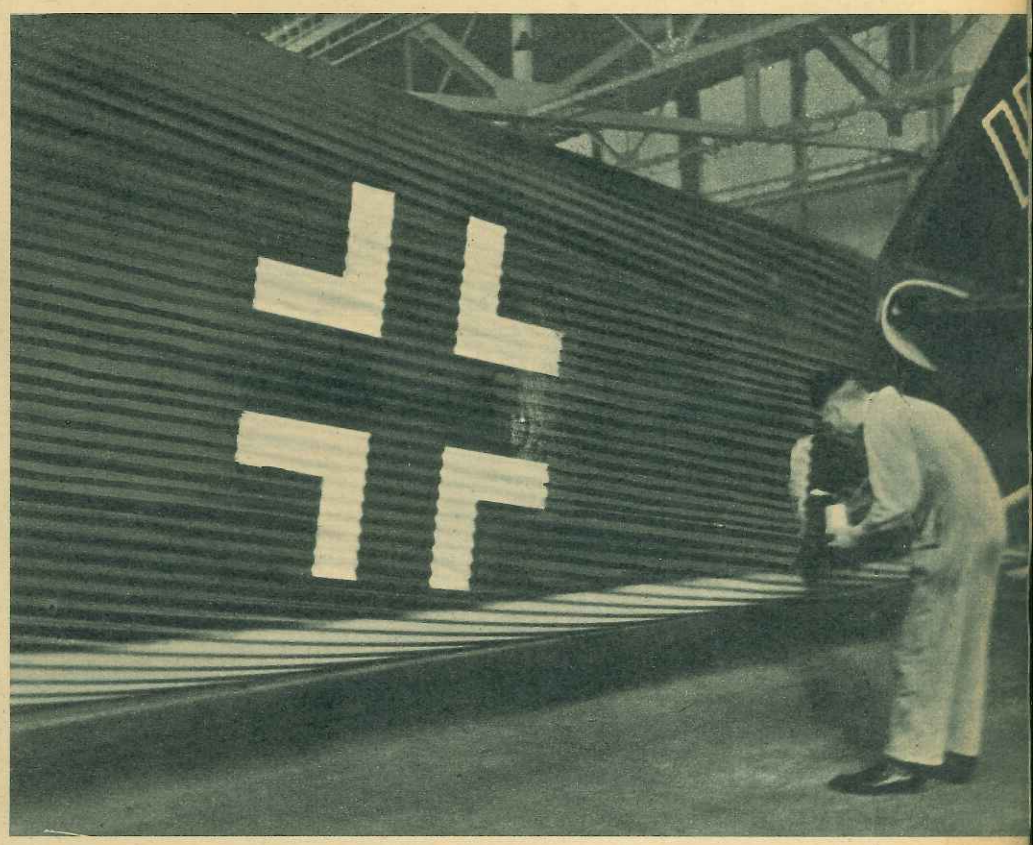
La nicio armă, materialul nu se învechește atât de repede ca la aviație. Dar există un avion renumit în lumea întreagă care se fabrică neschimbat de acum 11 ani. Este avionul Ju 52, poreclit „bătrâna doamnă Ju"



Acest avion de pasageri a fost ani îndelungați în serviciul societății „Deutsche Lufthansa". El a transportat repede și sigur miniștri și industriași, comercianți și tineri căsătoriți, în Europa întreagă. Intr'o bună zi, avionul a fost împins într'un hangar-atelier, . . .

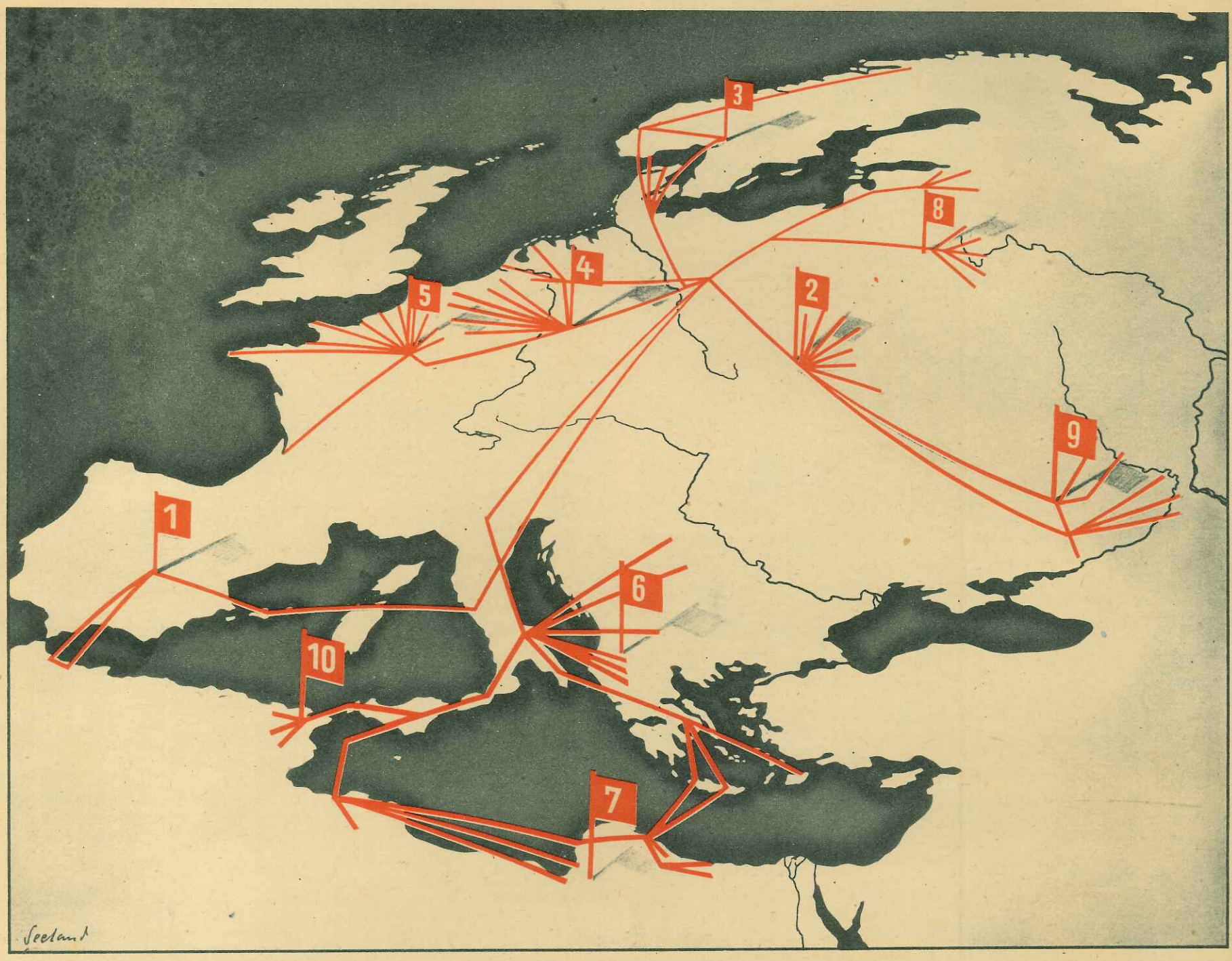
. . . și recrutat pentru serviciul militar. El aparține acum aviației germane. „Actele sale militare" îi dau un nou nume „Berta Dora"

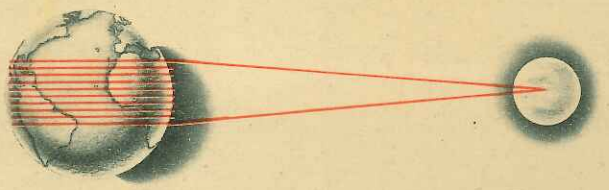




In atelier, „Berta Dora" primește o rochie gri și noile indicative. Dispar fotoliile și alt balast din fuselaj. In schimb se montează câteva mitraliere

Căpitanul aviator de linie von G. dela Lufthansa primește ordinul de chemare împreună cu avionul său. Aparatul rămâne încredințat mâinilor sale. Omul și mașina devin camarazi în război





...1,2 milioane kilometri

„Berta Dora" a străbătut în timp de război o distanță de sbor egală cu distanța dela pământ la lună și înapoi și încă de zece ori ocolul pământului. In total:

Teatrul de operațiuni al avionului „Berta Dora" se extinde asupra Europei întregi și o parte a Africei de Nord. Acest avion a luat parte aproape la toate campaniile din acest război. Steguleţele roșii de pe hartă arată ordinea cronologică a teritoriilor de utilizare ale acestui avion. Fără a se fi procedat la transformări sau modificări la motoare sau la alte instalațiuni ale avionului, el a sburat atât în căldura Africei cât și în gerul Rusiei. Avionul acesta a suportat fără niciun inconvenient o diferență de temperatură de 100 de grade Celsius, dela +50 de grade până la —50 de grade, în sborurile sale cari de multe ori au fost dramatice

1 Prima încercare

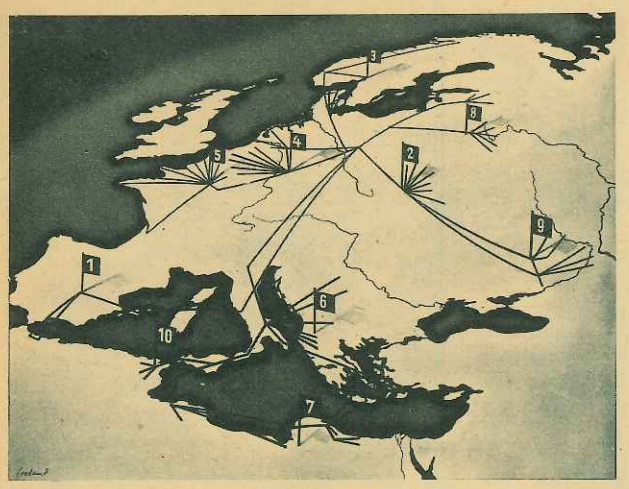
„Berta Dora" și-a realizat cea dintâi contribuție militară încă din războiul spaniol, din anii 1936—39, fiind închiriat de generalul Franco. Pe atunci, pilotul se anunțase ca voluntar. Transportul unor unități combatante mai mari în avion din Maroc în Spania a dat generalului Franco posibilitatea continuării victorioase a luptei. Unitatea de transport a avioanelor Junkers a transportat în scurt timp în total 13523 de soldați cu echipamentul complet și 270 000 de kilograme de material de război din Africa în Europa

→ **Următoarele două pagini în culori**

Un Junkers 52 în timpul iernii . . .
Mecanicul de bord încarcă benzină într'unul dintre glorioasele avioane de transport prevăzute cu un camuflaj alb, care fac mii de sboruri de aprovizionare pe front, în timpul iernii

. . . și în soarele Africei
Trupele germane debarcă pe un teren de aviație din Tunisia. Grenadierii se dau jos din avioanele de transport

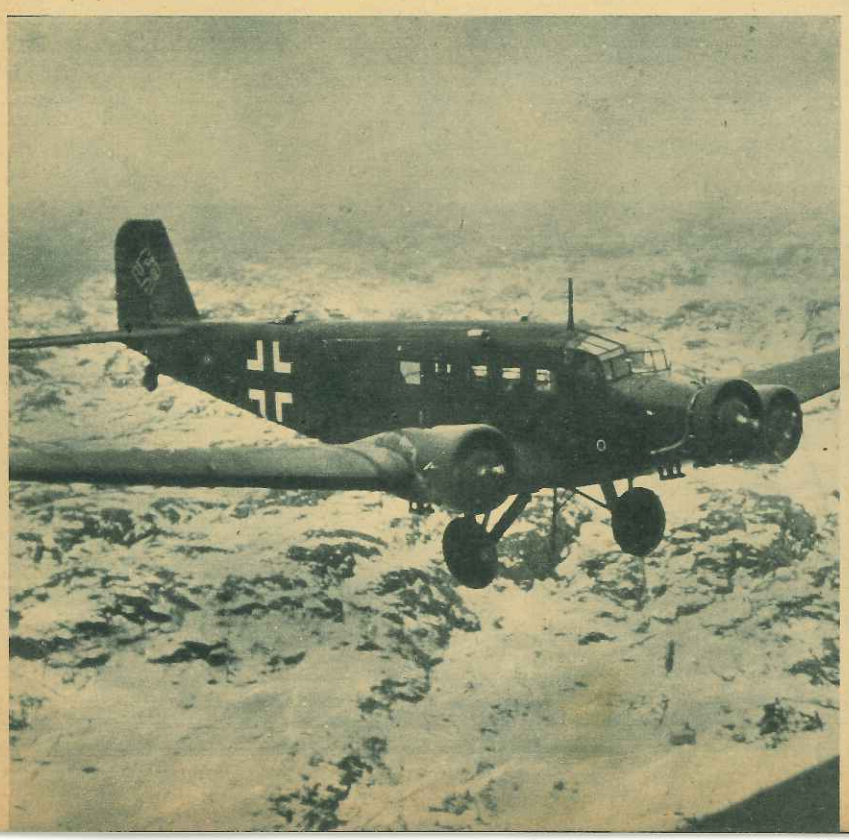
Fotografia: H. Hubmann, reporter de război (PK)
Leo, reporter de război (PK)

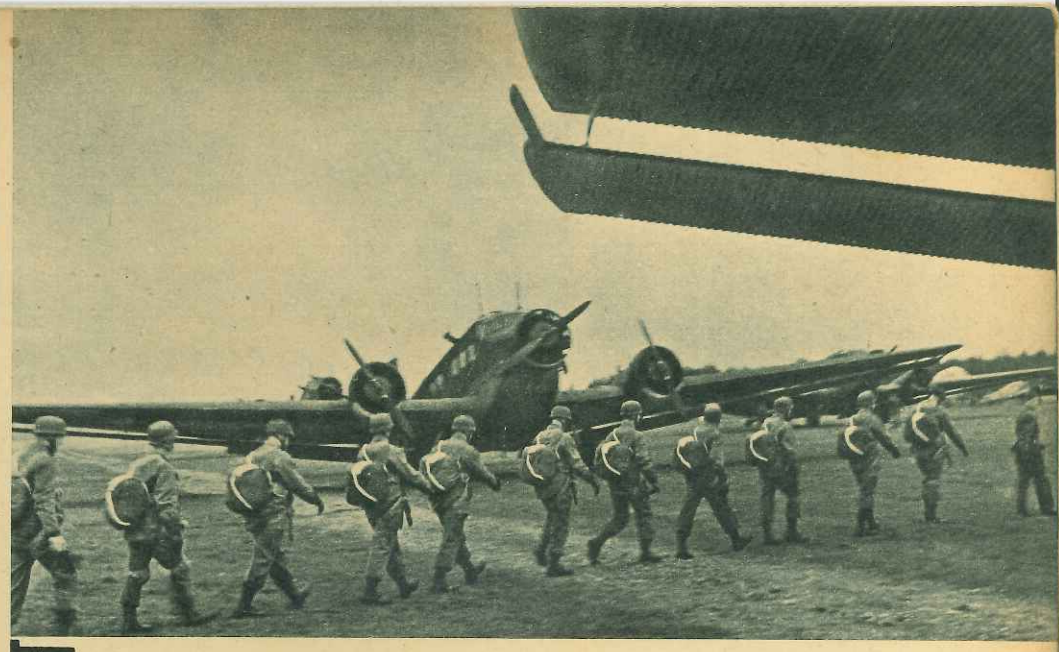


Fotografiile (PK): Lysiak, reporter de război, Seegerk, Beissel, Gerlach, Hadel, Dietrich, Horsten, Heidrich, Hans Speck

2 **Toate liniile ferate distruse.** *Pe cerul Poloniei bâzâie de 18 zile motoarele escadrelor germane. Avangărzile germane sunt aprovizionate de avioane Junkers de transport, căci liniile ferate sunt distruse. S'au închiriat vehicule din împrejurimi. Escadrila avionului ,,Berta Dora'' transportă într'o zi 45 000 l de carburant pentru unităţile blindate. In ziua a 15-a a războiului, în jurnalul de bord se află o observaţie laconică: Aterizat forţat linia întâi. Observatorul mort, ceilalţi răniţi*

3 **Unde e punctul nostru de sprijin dela Narvik?** *Ceaţa din fiordul şi din faţa coastei prăpăstioase a Norvegiei fu risipită de furtunile aretice. Acum escadrele de transport îşi caută drumul peste gheţari şi culmi înzăpezite spre punctele de sprijin ocupate în ziua precedentă. Escadrila ,,Berta Dora'' transportă aprovizionări pentru vânătorii de munte spre Oslo, Stavanger şi Narvik. ,,Două lovituri în ampenaj'' spune jurnalul de bord. — Istoria eroicei campanii va pomeni mereu de escadrilele de transport*

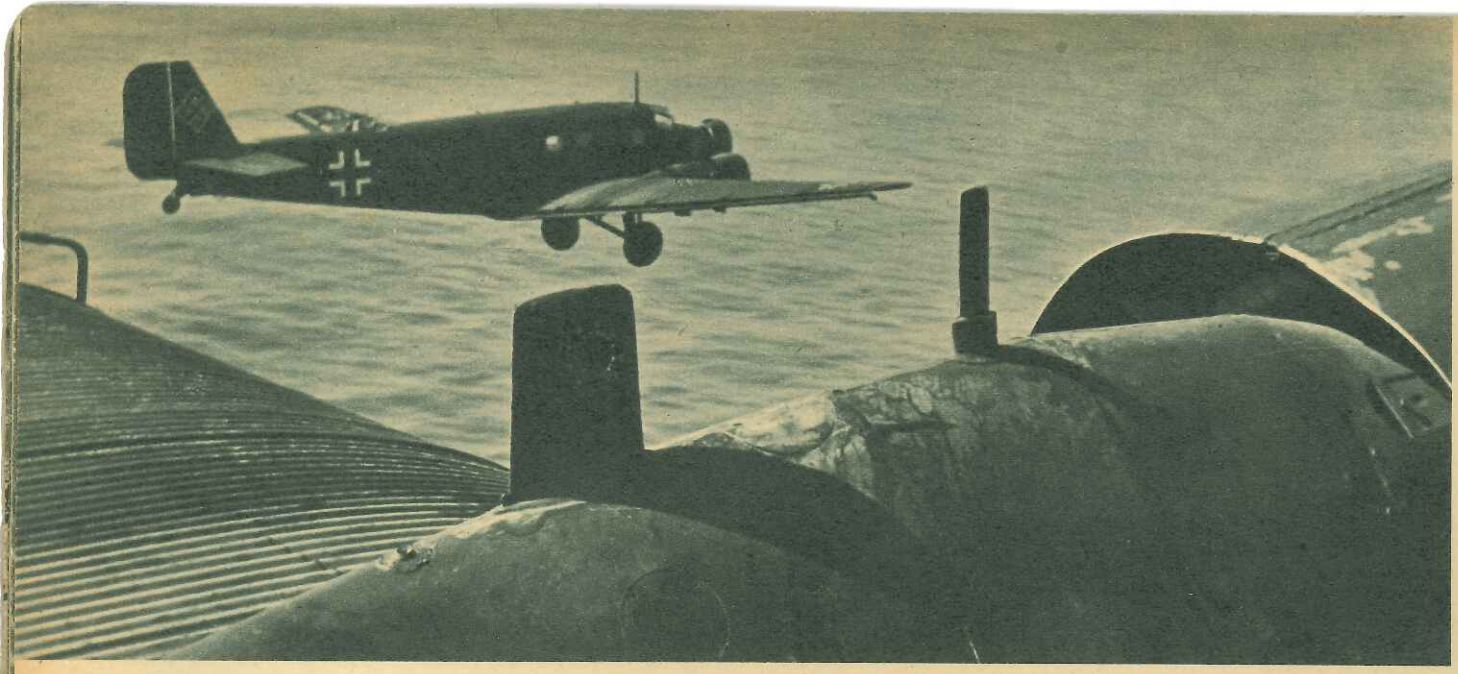




4 **Paraşutiştii în acţiune.** *Escadrila avionului ,,Berta Dora'' trebue să transporte trupe în spatele liniei apelor olandeze. Paraşutiştii sar din avion la Rotterdam, Waalhaven, Delft, Haga, Leida şi Dordrecht, cucerind terenurile de aviaţie. In mijlocul focului aterizează cel de al doilea val de transport. Din ele sar trupe transportate care îşi instalează tunurile şi intervin în lupta terestră. Cu toate gloanţele primite, ,,Berta Dora'' aterizează în ziua întâia a campaniei din Vest încă de cinci ori*

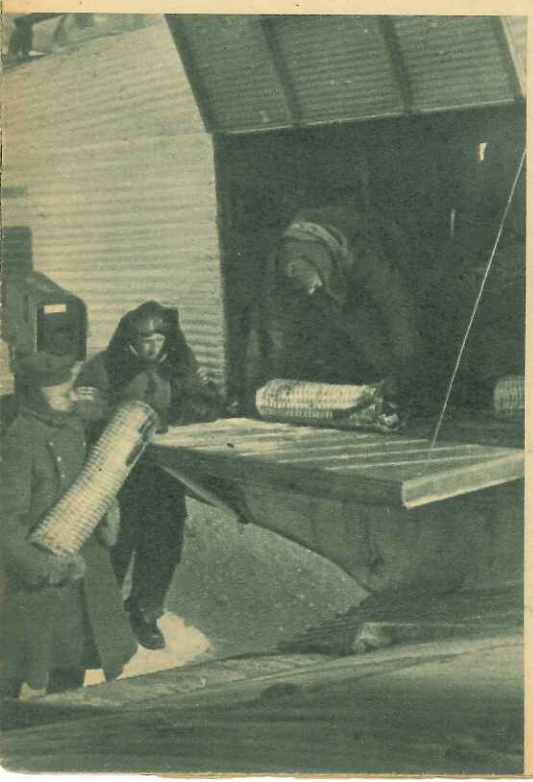
5 **Răniţii sboară în Germania.** *,,Bătrâna doamnă Ju'', numele dat acum acestui avion de către soldaţi, şi-a schimbat rochia. E îmbrăcată în alb, şi e prevăzută cu mari cruci roşii pe fuselaj şi aripi. Ea transportă medicamente, pansamente şi brancarde departe în Franţa, aducând răniţi în Germania. In spaţiosul său fuselaj, au loc opt grav răniţi sau 22 răniţi uşor, în afară de echipaj şi sanitari. ,,Berta Dora'' a transportat 843 de răniţi în cinci săptămâni*

6 **Intervin trupele debarcate din avion.** *Trebue să se cucerească istmul Corintului. Este una dintre misiunile cele mai grele din campania balcanică. Paraşutiştii încep rezolvarea problemei. Apoi escadrila ,,Berta Dora'' debarcă pe mici pajişti trupe transportate, pentru a sprijini pe paraşutişti. La o debarcare are loc un atac de mitraliere din partea inamicului. Motorul din mijloc este distrus. Jurnalul de bord aminteşte acest epizod pe scurt: ,,Start cu două motoare''*



7 **Intâi Creta, pe urmă Africa...**

Există desigur avioane mai rapide şi mai elegante, dar fără îndoială nu există avioane mai sigure decât bravele Junkers. Faptul acesta e dovedit şi cu ocazia ocupării Cretei, când se debarcă din aer o întreagă armată ofensivă. O altă dovadă o constitue aprovizionarea lui Rommel în Africa. Paraşutiştii străbat mările spre Sud (sus), se debarcă tunuri pe Creta (stânga), se depun muniţii la coastele Africei (dreapta)



8 **... Iar acum, în Nordul frontului oriental**

In iarna aspră a Răsăritului, „Berta Dora“ trebue să rezolve diferite misiuni: aprovizionarea unităţilor izolate, transportarea poştei militare, a carburanţilor, muniţiilor, răniţilor, pieselor de schimb, echipamentului şi a hranei. Intr'un cuvânt: „Berta Dora“ este un adevărat „camion sburător“. Sus: baza de aprovizionare. Stânga: obuze pentru artileria antiaeriană grea. Dreapta: poşta pentru linia întâia

Schimbarea bujiilor. *După ce a trecut numărul de ore prevăzut, „Berta Dora“ sboară la un atelier de reparaţiuni pentru a fi examinată din fir în păr. Motoarele au fost schimbate de câteva ori*

Curăţirea! *Din serviciul zilnic face parte şi „curăţirea generală“, pe care o face mecanicul de bord. Acesta este unul dintre oamenii cei mai ocupaţi ai echipajului*

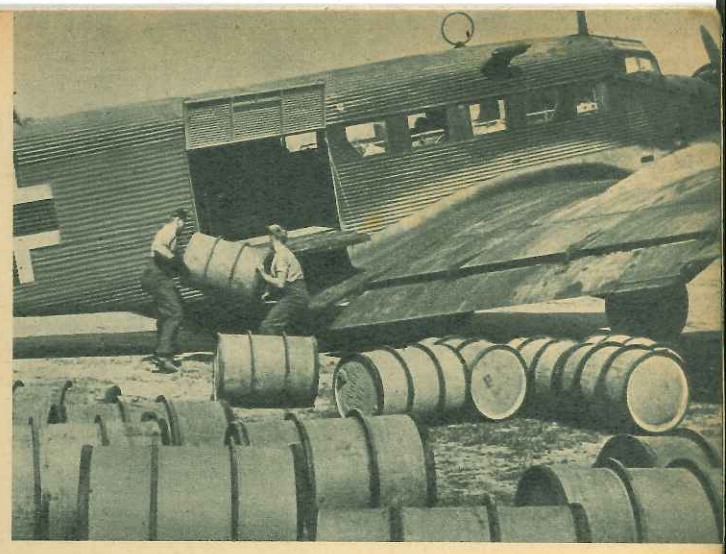
Alimentarea cu benzină. *Cantitatea de benzină pe care a înghiţit-o numai acest avion în timp de atâţia ani, n'a fost calculată până acum. Dar această cantitate ar umple desigur un rezervor respectabil*

cere îngrijiri

Artileria antiaeriană britanică! *Pe aici a trecut un obuz antiaerian. Într'un atelier de reparații, din cele cari există pe toate fronturile, se repară aripa de către oameni pricepuți*

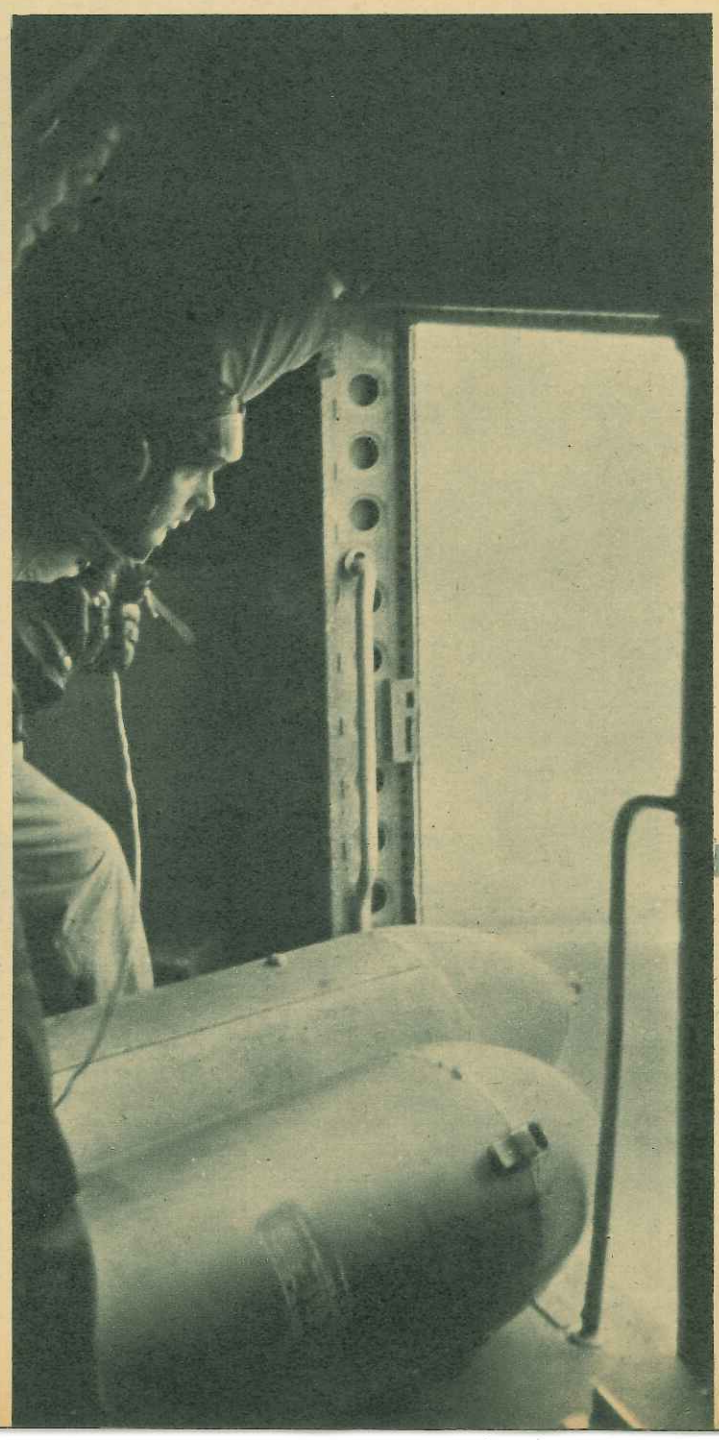
Nisip african! *Nisipul fin al deșerturilor Africei pătrunde ușor în trenul de aterisaj și în frâne. Mecanicul de bord curăță nisipul cu o pensulă*

Ger rusesc! *Pe toate terenurile de aviație din Răsărit stau la dispoziție automobile speciale, cari încălzesc motoarele cu aer cald. Până acum, niciun Junkers n'a întârziat din cauza dificultăților la start*



9 Vara și iarna pe Don

Avangărzile blindatelor cer benzină (sus), avioanele de bombardament în picaj cer bombe (stânga), iar în timpul iernii a avut loc chiar și un sbor rapid în Germania (jos), spre bucuria celor care plecau în concediu. „Berta Dora" are grijă de toate. Ba într'un rând, ea debarcă o trupă de teatru cu artiste excelente



10 Ultimele două sboruri în jurnalul de bord

Ultimele două sboruri în jurnalul de bord. *Se îmbarcă poștă și bere (sus) pentru frontul din Tunisia și apoi se aruncă „bombe de aprovizionare" (stânga). Jurnalul de bord se încheie și se începe unul nou; „Berta Dora" a devenit o doamnă respectabilă, dar ea nu se simte încă bătrână și vrea să mai scrie câteva jurnale de bord*

Avionul Ju 52 proiectat și construit acum 11 ani de Uzinele Junkers, a devenit cunoscut ca avion de pasageri în lumea întreagă, înainte de război, prin îmbrăcămintea sa ondulată, în întregime metalică. Prin construcția sa el a constituit începutul fabricării în serie a marilor avioane. Astăzi el este neîntrecut prin randament, siguranță în sbor și constituție robustă, exercitând o influență decisivă asupra operațiunilor. Este o realizare unică în istoria aviației și a operațiunilor. Zeci de mii de avioane din acestea au ieșit și mai ies și astăzi din fabricile Junkers

In centrul de rezistență. Bolșevicii atacară cu forțe superioare la număr într'un sector al frontului de mijloc. Germanii se repliară într'o defensivă elastică, formând un centru de rezistență, numit „ariciu", înțesat de arme. In golurile dintre aceste centre de rezistență se revarsă valul de trupe sovietice

Contra-atacul

Bolșevicii au atacat . . .

Generalul caută „punctul slab". Generalul S., cavaler al Crucii de Fier, își inspectează primele linii. Apoi pornesc radiograme și ordine la diferite unități . . .

→ **Ordinul de baraj.** Carele de luptă camuflate de iarnă, au sosit în punctele ordonate. Misiunea lor este de a bara punga inamică

→ **Ordinul de atac din flanc.** Intr'un alt compartiment stau gata carele de luptă și grenadierii de blindate. Aceste formațiuni au misiunea de a da un atac din flanc asupra aripilor inamicului, pentru a despărți forțele inamice, după ce s'a făcut barajul

→ **Ordinul de atac frontal.** Grenadierii, îmbrăcați în noile lor uniforme de iarnă deschid atacul, sprijiniți din flanc de tunuri de însoțire. Ei atacă frontal pe tot frontul. Pe umerii lor apasă sarcina cea mai grea din această luptă

Barajul. Carele de luptă care au barat punga sovietică, au luptat într'un teren defavorabil și au dat de cea mai mare rezistență. Ele schimbară planul din proprie inițiativă, străpunseră liniile inamice la Nord-Est, apoi făcură un baraj. Iar barajul rezistă!

Atacul din flanc. Atacul carelor și al grenadierilor de blindate lovi pe inamic cu totul pe neașteptate și dădu un rezultat distrugător. Bolșevicii sunt acum încercuiți. Se face o pungă

Contra-atacul. Asaltul grenadierilor se lovi de un inamic al cărui moral era sguduit prin încercuire și prin atacul din flanc, dar a cărui ultimă rezistență mai trebuia înfrântă. Grenadierii au ocupat casă cu casă, în lupte aprige. Se fac prizonieri

„Obiectivul de atac a fost atins. Suntem iarăși la vechiul adăpost!"
Un comandant de companie raportează regimentului reocuparea vechei poziții

. . . Situația este restabilită

Acalmia, după o luptă aprigă. O echipă de transport, care întinde o conductă până la divizie, dă de cei dintâi locuitori ce se reîntorc după ce fugiseră în fața bolșevicilor

¡VISTA, SUERTE Y AL TORO!

Soldaţii spanioli când pleacă la luptă îşi urează noroc zicând: „Atenţie, noroc şi pe taur!"

Imagini despre Divizia Albastră a voluntarilor spanioli în lupta de iarnă contra bolşevicilor

↓ *Oamenii din compania de telefonie şi-au instalat centrala într'un adăpost cucerit*

Reîntoarcerea din patrulă pe skiuri. Un trăgător dintr'o companie de ski spaniolă

Fotografiile:
Schröter-Ost (2), Freckmann (1), reporteri de război (PK)

↓ *Comandantul unei unităţi spaniole explică ordinul de operaţiuni*

Generalul de divizie Munoz Grande

Pictură de prof. Hanzl

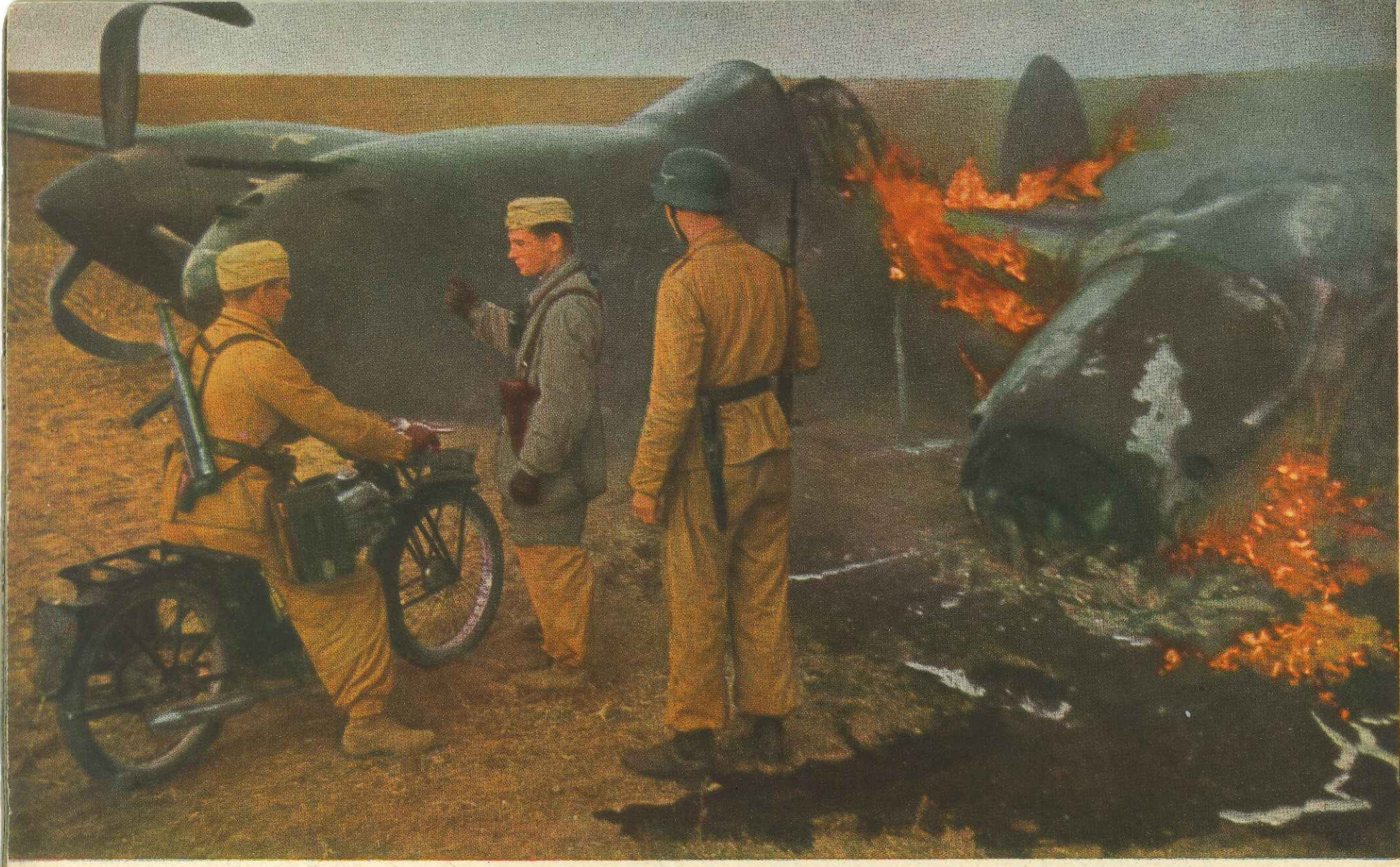
comandantul Diviziei Albastre a voluntarilor spanioli. Fuehrerul i-a conferit Frunzele de Stejar la Crucea de Cavaler a Ordinului Crucea de Fier, pentru eroismul său personal și vitejia voluntarilor săi

In urmărire, în stepele Răsăritului

TRĂGĂTORII MOTOCICLIȘTI ÎN URMA BOMBARDIERELOR ÎN PICAJ

Două fotografii de reporterul de război Hanns Hubmann, cari ne arată felul cum decurge o bătălie modernă în întinderile nesfârșite ale Răsăritului

Citățm din scrisoarea care a însoțit aceste fotografii: „... Și astfel se petrece mereu același lucru, zile de-a-rândul: avangărzile diviziei gonesc pe urma bolșevicilor, îi atacă pretutindeni, pe lângă vreo cale ferată sau vreun pârău, unde inamicul încearcă zadarnic să reziste. Ariergărzile diviziei n'au de a face decât cu prizonierii și cu resturi de trupe sovietice sosite în sectorul nostru din sectorul vreunei divizii vecine. Avangarda o formează cu schimbul secția blindată sau două batalioane dintr'un regiment de grenadieri motorizat sau batalionul trăgătorilor motocicliști. Se încarcă combustibilul adus seara cu avioanele de transport. In zorii zilei se continuă goana nebună. Bolșevicii s'au desprins de noi în timpul nopții. Ei și-au pierdut oamenii rămași în urmă și pe bolnavi, care sunt făcuți prizonieri. Avionul de recunoaștere apropiată sosește în sbor razant și lansează un mesaj lestat: „Inamicul s'a pregătit de defensivă la calea ferată dela 30 de km în față". Aflăm că comandamentul superior a și angajat bombardierele în picaj. Nu trece mult și vedem deasupra capetelor noastre trecând lanțuri de avioane Junkers 87 spre linia ferată. In curând auzim detunăturile bombelor grele. Artileria s'a apropiat de inamic împreună cu batalionul de trăgători motocicliști și deschide focul. Dar inamicul e tenace. Motocicliștii noștri care se apropie sprinteni de marele sat de lângă calea ferată (figura de sus) sunt primiți foarte puțin amical. Prin urmare, ei descalecă, își camuflează motocicletele în afara bătăii mitralierelor sovietice și înaintează în grupe (figura de jos) frontal și din flanc contra inamicului cuibărit în satul ce se ocupă după o luptă scurtă dar violentă. Batalionul de motocicliști se adună după linia ferată, la vehiculele sosite din urmă. Au sosit și bucătăriile. Facem un scurt popas și apoi pornim mai departe prin stepa nemărginită. In curând apare iarăși avionul de recunoaștere apropiată: „La cota 212, în fața satului X, nou inamic, cu un efectiv de vreun regiment, cu tancuri ..."



Un avion american Boston s'a prăbuşit în flăcări sfărâmându-se de pământ

AMERICANII ÎN TUNISIA

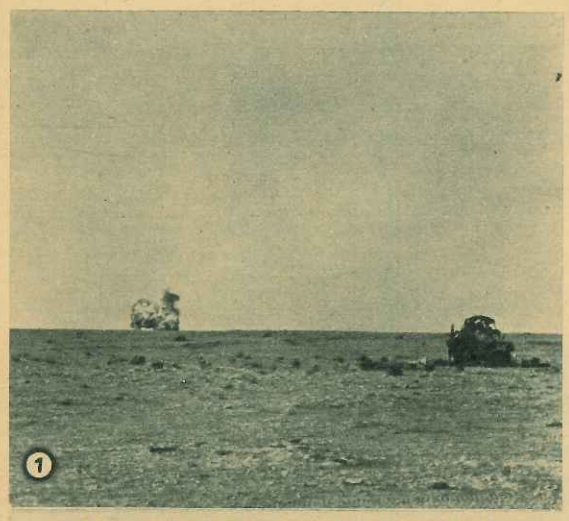
Prizonierii americani sunt adunaţi după o lupiă

Fotografiile: Dr. Feitl, reporter de război (PK)

Primul sbor în Africa

Un aviator american povesteşte

Fotografiile (PK): Wagner şi Friedrich, reporteri de război



Un reporter de război german din Africa fotografiază prăbuşirea unui bombardier american: La orizont se vede întâi norul izbiturii, apoi . . .

. . . ţâşneşte în aer un nor de explozie care se risipeşte încetul cu încetul — vezi figura de jos. — In răstimp, un al doilea reporter de război a descoperit pe pilotul american ce coboară cu paraşuta

Cu mâinile în sus, târând după el paraşuta,ofiţerul aviator american se apropie. Emoţia luptei prin care a trecut şi doborîrea îl fac să fie vorbăreţ. El spune că are vârsta de 24 de ani, că e născut la Philadelphia şi că s'a anunţat voluntar ca sublocotenent aviator în Africa. Drumul a fost foarte neplăcut. Vaporul său a făcut ocoluri mari, iar la urmă se ţinea cât mai aproape de coasta Africei, fiind mereu ameninţat de submarine. Acum a fost trimis în sfârşit în misiune, dar a fost doborît chiar la primul sbor . . .

Peste câtva timp, Americanul se găseşte faţă în faţă cu învingătorul său, un adjutant-şef, decorat cu Crucea de Cavaler. Ei s'au ciocnit la 6000 metri în văzduh. Sublocotenentul aviator american recunoaşte că a fost foarte surprins când a văzut că e atacat tocmai pe când se simţea foarte sigur în mijlocul unui mare stol de bombardiere cu care sbura. După ce a fost atacat de avionul german, el făcu toate artificiile obişnuite pentru a scăpa de adversar, dar acesta îl coborî până la 1000 de metri, îi umplu aparatul de gloanţe şi în sfârşit nu-i mai rămase decât să se dea jos . . . Se vede că Americanul e fericit că a scăpat uşor. Avionul său (jos) şi-a frânt toate „oasele"

COMPARATIA CU BULGĂRELE DE ZĂPADĂ ...

de Emanuel Moravec

Poziția Boemiei și Moraviei în trecut și în acest război

Colonelul E. Moravec din fostul Stat Major cehoslovac este o autoritate recunoscută de mai mulți ani în calitatea de scriitor militar. Dela înființarea Protectoratului Boemiei și al Moraviei, colonelul Emanuel Moravec a apărut în fața opiniei publice cehe militând pentru ideia Reichului, ca luptător publicist cu cuvântul și cu scrisul. In luna Ianuarie 1942 el fu chemat în guvernul Protectoratului ca ministru al școalelor și director al oficiului de propagandă, Mai târziu, când acest oficiu a fost ridicat la rangul de minister, E. Moravec fu numit și ministru al propagandei. Domnul Hacha, președintele Statului, a însărcinat pe d. E. Moravec și cu conducerea educației tineretului ceh. Colonelul Moravec a câștigat merite prin operele sale literare, prin conferințele sale rostite la radio, prin activitatea sa ca reformator al școalelor cehe și prin realizările sale în calitatea de îndrumător al activității de luminare și propagandă, în domeniul contopirii spirituale a spațiului boemo-morav cu Retchul

I. Dela Romani până la Habsburgi

Centrul vechiului Imperiu Roman era Mediterana, principala arteră de comunicațiuni a statului. Numai o treime a teritoriului de sub stăpânirea Romanilor se afla pe continentul european. Partea cea mai mare era în Africa și în Asia. Caracterul maritim al Imperiului Roman a făcut ca acest imperiu să-și creeze frontierele sale în Nord-Estul Europei cu ajutorul celor mai mari și celor mai vechi linii de comunicațiuni din Europa: Rinul și Dunărea. Era o greșeală de care erau conștienți mulți împărați romani. Ca soldați, ei ajunseră la aceeași concluzie ca și Napoleon, care spunea că un râu nu poate fi apărat cu succes decât numai dacă se formează un cap de pod pe malul său opus. Dar pe malul opus al Dunării trăiau neamurile războinice ale Germanilor. Cetatea naturală principală de care se loveau toate incursiunile romane în teritoriile germanice din Nord era **Pădurea Herzinică.** Citadela acestei cetăți naturale germanice împotriva Romei era **„Cazanul Boem"**, care împrejmuia cursul superior al Elbei și al afluenților săi. Cumpăna europeană a apelor era situată tocmai la marginea de Sud a „Cazanului Boem", foarte aproape de Dunăre. Germanii își aveau de aici și drumul cel mai scurt prin provincia romană Noricum la Marea Adriatică (Schița 1).

Instinctul strategic al lui Carol cel Mare

După ce Imperiul Roman se prăbușise sub loviturile asaltului germanic din secolul al V-lea, neamurile germanice se puseră în mișcare spre Sud și Sud-Vest și evacuară parțial teritoriul dintre Vistula, Elba și Dunăre precum și „Cazanul Boem". In aceste regiuni relativ goale ale Europei centrale se mutară neamurile „slave", strâmtorate de Mongoli dinspre Est*). In „Cazanul Boem" pătrunseră în secolul al VII-lea neamurile „slave" cari mai târziu, după ce fură unite de Primislizi, își luară numele de „cehi". Acest popor „slav", cel mai înaintat spre Occident în Europa, a devenit vecinul cel mai apropiat al Reichului germanic ce începea să se înfiripeze și care își asumase protecția și răspândirea creștinismului catolic (Schița 2).

Este un vechiu adevăr sociologic faptul că popoarele și statele îmbătrânite sunt consumate de ideile noi. Dimpotrivă, aceste idei dau popoarelor tinere o mare forță creatoare. Creștinismul, care subminase marea putere romană, dădu popoarelor germanice conținutul ideii de a crea cea dintâi organizație de stat europeană pe continentul european: Sfântul Imperiu Roman-German, întemeiat de Carol cel Mare la începutul secolului al IX-lea în Europa Occidentală și Centrală. In răsăritul imperiului lui Carol cel Mare se afla spațiul de colonizare „slavo"-mongolică. Față de Mongolii din Câmpia Ungară, Carol cel Mare păstră vechea frontieră romană a Dunării de mijloc, iar la Nord, contra „Slavilor" înființă o graniță nouă dealungul Elbei, la 400 km la răsărit de vechea frontieră romană a Rinului.

Carol cel Mare, cu toate că n'avea hărți precise, își dădea seama foarte lămurit că imperiul său nu putea să reziste la presiunea din Răsărit decât numai dacă vor face parte din acest imperiu și citadela Pădurii Herzinice, formată de „Cazanul Boem", și „Poarta Moravă", adică cea mai mare linie de comunicații între Marea Baltică și stepa dunăreană mongolică. Pe teritoriul „Cazanului Boem" și al „Porții Morave" trăiau neamuri cehe, cari sub conducerea dinastiei prevăzătoare a Primslizilor se aliară cu Reichul împotriva Mongolilor, fiind și cei dintâi „Slavi" cari au primit creștinismul. La începutul secolului al IX-lea, Boemia și Moravia deveniră părți integrante autonome ale Sfântului Imperiu Roman-German.

In sfârșit, regii boemi făceau parte dintre cei șapte electori ai Reichului cari alegeau pe împăratul german.

Două fronturi — o problemă veche

Pe vremea lui Carol cel Mare, centrul de greutate politic al Imperiului German era la Rin. Mai târziu, când frontierele Reichului se mutaseră spre Răsărit până la Oder și în Prusia până la Memel, Praga, capitala regatului boem, deveni capitala Reichului și reședința împăratului. In acest oraș, situat în mijlocul „Cazanului Boem", s'a înființat și prima universitate a Imperiului German (schița 3).

Dinastia Habsburgilor, care moșteni coroana regală boemă după dinastia de Luxemburg, era la începutul epocei moderne nu numai purtătoarea titlului imperial în Imperiul German, ci domnea și în Spania și Italia. In Vest, ea avea împotriva sa pe Francezi, iar în Răsărit Polonia și Imperiul Otoman, care pentru Europa constituia aceeași primejdie ca și Mongolii în evul mediu și bolșevicii în prezent. Intriga antieuropeană își avea pe atunci sediul la Paris, unde se conspira și cu Turcii contra Reichului.

In prima jumătate a secolului al XVI-lea, când Turcii înaintaseră până la Viena și Graz, „Cazanul Boem" a constituit în aceste lupte îndelungate baza strategică spre Sud-Est. Dar peste o sută de ani ea deveni și o bază strategică față de Nord-Vest, când împăratul german trebui să se apere contra protestanților sprijiniți de Francezi și Suedezi.

„Cazanului Boem" îi reveni un rol și mai important la începutul secolului al XIX-lea. Este interesant de amintit faptul că Napoleon n'a străbătut niciodată acest cazan în campaniile sale spre Răsărit. Numai în anul 1805 pătrunse dinspre Sud-Vest prin „Poarta Moravă" pentru a da bătălia celor trei împărați, la Austerlitz. In anul 1813 el primi lovitura principală din „Cazanul Boem". In această regiune se concentrase armata lui Schwarzenberg, care la Lipsca era cât pe aci să taie retragerea lui Napoleon (schița 4).

Tot atât de important este și faptul că lupta pentru supremație din Imperiul German, dintre Prusia și Austria, a fost decisă în anul 1866, când trupele prusiene bătură la Königgrätz trupele austriace, și când Prusia ocupă atât „Cazanul Boem" cât și „Poarta Moravă".

După clarificarea problemei germane, Imperiul Austriac își formă în Boemia și Moravia o bază strategică față de Balcani și Rusia, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Aici se creară bazele industriei austriace, prin spiritul întreprinzător german și ceh. Printr'o conviețuire milenară cu Germanii, sângele ceh se amestecase mult cu sângele german. A rămas limba slavă, dar spiritul și caracterul deveniseră mai dârze, mai tenace, mai creatoare și mai destoinice. Infrățiți cu Germanii prin cultură și sânge, Cehii se înstrăinară de toți ceilalți „Slavi", cari primiseră un amestec de sânge cu totul diferit.

II. Anglia intervine

După ce Englezii reușiseră să distrugă rând pe rând flotele tuturor statelor europene și în sfârșit să lichideze pe Napoleon cu ajutorul Prusiei, era clar că Europa, după 1500 de ani de libertate, ajunsese în robia economică și politică a unei noi puteri maritime, care prin politica sa colonială și rapace se asemăna mult cu vechea Cartagină semită.

La o sută de ani după Napoleon, Anglia își dădu seama că în Europa, Tripla Alianță dintre Germania, Austria și Italia, condusă dela Berlin, era superioară Franței și Rusiei slăbite în interior. De aceea, se decise să se dea lovitura, Primul război mondial se sfârși cu tratatul dela Versailles, care avea rostul de a reînoi supremația britanică în Europa. Anglia își amintea foarte bine de cele spuse de Bismarck, anume că stăpânul Boemiei este și stăpânul Europei. „Cazanul Boem" era cu atât mai important pentru Anglia, cu cât aici se concentrase majoritatea industriei din vechea Monarhie Habsburgică. Această industrie trebuia să ajungă sub controlul anglo-francez, și prin urmare se înființă în jurul „Cazanului Boem" la Versailles, un stat artificial, Republica Ceho-Slovacă, care deveni un stat vasal docil al Angliei și Franței.

In fruntea acestei noi formațiuni politice se așezară oameni cu totul supuși democrațiilor occidentale și ostili Germaniei. Pentru întâia oară din vremea lui Carol cel Mare, „Cazanul Boem" devenise o parte integrantă a unei combinațiuni politice îndreptate în mod evident contra Reichului. Aproximativ 120 de milioane de locuitori din partea de Răsărit a Europei centrale deveniseră dela anul 1918 vasalii Angliei și ai Franței.

In partea de Răsărit a Europei centrale, care căzuse sub influența engleză, nu exista decât o industrie strategică neînsemnată. In timp ce Germania producea în anul 1937 36 milioane de tone de fier și oțel, Europa orientală anglo-franceză, care avea o populație de două ori mai mare decât Germania, nu producea nici 9 milioane de tone. Dintre acestea, 4 milioane de tone de fier și oțel se produceau în republica cehoslovacă, și un milion în republica austriacă. De aceea, Cehoslovacia a fost numită în Germania o uzină de armament franco-britanică. Polonia, care era de două ori mai mare ca număr de locuitori și ca suprafață, nu producea decât 2 milioane de tone de oțel și fier pe an, adică pe jumătate cât Cehoslovacia.

Aceste cifre sunt suficiente pentru a arăta extraordinara importanță strategică a Cehoslovaciei și a Austriei pentru hegemonia anglo-franceză în Europa Centrală.

Coloana vertebrală a coloniei anglo-franceze din Europa Centrală

Alături de Cehoslovacia și Austria, în Europa Răsăriteană anglo-franceză mai erau zece state (Polonia, Estonia, Letonia, Lituania, România, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria, Grecia și Albania) care aveau un caracter eminamente agricol. In aceste zece state se produceau în anul 1929 36 kilograme de fier și oțel pe cap de locuitor, față de 250 kilograme în Germania. Și Rusia sovietică era pe atunci încă agrară. Ea producea pe cap de locuitor 30 de kilograme de fier și oțel.

Din anul 1929 până în anul 1937, producția de fier și oțel crescu în Germania cu 20%, în Cehoslovacia cu 10%, în celelalte unsprezece state ale Europei Orientale anglo-franceze cu 5 %, iar în Rusia sovietică cu 270 %. In Franța, ea scăzu cu aproape 20 %.

Evoluția politică a mers paralel cu această evoluție a producției. Franța nu mai era în stare să dea un sprijin economic coloniilor sale din Europa Orientală.

In anul 1933, când Adolf Hitler luase puterea, Franța refuză mâna pe care el i-o oferi spre pace; ea încheie în anul 1935 un tratat de alianță cu Rusia Sovietică. Din punct de vedere politico-strategic, aceasta însemna că cei 120 de

*) Cercetările științifice au dovedit că denumirea de „Slavi" nu este o denumire motivată prin rasă sau antropologie, ci doar o noțiune ce schițează familia linguistică. De aceea în cadrul acestui articol, ori de câte ori vom utiliza denumirea de „slav" în legătură cu naționalitatea sau caracterul etnic, vom scrie cuvântul între ghilemele.

milioane de locuitori din coloniile anglo-franceze din Răsăritul Europei Centrale deveneau din acest moment avanposturi ale statului sovietic. Un avanpost era în primul rând Cehoslovacia, care în anul 1935, împreună cu Franța, cu aprobarea Angliei, încheie un tratat de alianță cu Rusia Sovietică (schița 5).

„Vasul port-avioane" sovietic e ocupat de Germania

Anglia și Franța avură pe atunci o atitudine foarte îngâmfată față de Germania naționalsocialistă. Imperiul Britanic avea peste 500 de milioane de locuitori, Imperiul Francez vreo 200 milioane de locuitori, teritoriile de influență anglo-franceze din Răsăritul Europei Centrale, după cum am amintit, 120 de milioane, iar Rusia sovietică 180 de milioane de locuitori. În acest clește foarte puternic, Germania n'avea decât 65 de milioane de locuitori și o armată în curs de desvoltare. Germania avea de înlăturat în interior multă mizerie provocată în mod artificial de măsurile economice ale inamicului. Ce sorți de izbândă mai putea avea o victorie a lui Hitler?

Dar Anglia nu recunoscu forțele Germaniei naționalsocialiste și de aceea, în momentul în care Adolf Hitler începu unirea poporului German, Englezii își jucară câteva atuuri de mult încercate de ei. După calculele britanice, Germania nu putea fi capabilă de un mare război decât numai în anul 1942. Până atunci, Anglia își putea termina programul de înarmări, iar Rusia Sovietică și Franța, rămasă în urmă, își puteau termina și ele înarmările. In sfârșit, partea aristocratică a Angliei voia să se folosească de Germania contra Rusiei Sovietice, dar în așa fel ca puterea Angliei asupra Europei să nu sufere de pe urma acestui joc. Blocul franco-sovietic era prea puternic și prea primejdios pentru Anglia, mai ales în privința Indiei și a Chinei.

Dar ceeace Anglia și Franța credeau că era un lucru imposibil, deveni acum o realitate: Adolf Hitler se înțelese cu Benito Mussolini în privința organizării Europei viitoare, iar în anul 1938 avu loc unirea Austriei cu Reichul. Era un dar frumos pentru Reich sub formă de aproape 7 milioane de locuitori cu un milion de tone de oțel și fier pe an, dar din punct de vedere strategic era cu mult mai mult. Adolf Hitler, care văzu primejdia ce amenința dinspre Răsărit, merse în mod evident pe urmele lui Carol cel Mare, care în anul 796 înaintase spre Răsărit dealungul Dunării și al Dravei și înființase „Marca Avară". In felul acesta, Carol cel Mare înconjurase dinspre Sud, „Cazanul Boem", în care pătrunse în anul 805 pentru a supune și a alia pe Cehi și pe principii lor.

Și Marele Reich German al lui Adolf Hitler avea nevoie de o bună frontieră strategică față de Răsăritul democrato-bolșevic. Rolul strategic principal îl juca aici puternica industrie cehoslovacă și statul ceh, cu totul supus Angliei. Cu toate că acest stat avea 15,5 milioane de locuitori, numai jumătate dintre aceștia erau Cehi. O jumătate din cealaltă jumătate erau Germani, iar restul Slovaci, Maghiari, Ruteni și Polonezi. Acest vasal al Angliei era foarte slab din punct de vedere politic intern. Germanii săi voiau să se unească cu Reichul, Maghiarii cu Ungaria, iar Slovacii voiau să devină independenți.

Apărând interesele acestor Germani, Hitler începu îndată după unirea Austriei cu Reichul în același timp un atac politic concentrat asupra Cehoslovaciei ca „vas port-avioane" sovietic. In această privință fu ajutat de cercurile aristocrate antisovietice din Anglia. Franța, istovită de frontul popular pe jumătate comunist, se ținea de politica britanică, care îi garantase „cu un gest larg" frontierele orientale. La sfârșitul anului 1938, această luptă diplomatică se termina cu o deplină victorie a lui Adolf Hitler, care obținu dela Cehoslovacia regiunile sudete locuite de Germani; ceeace însemna că obținuse munții mărginași ai „Cazanului Boem". Cu aprobarea Angliei și a Franței, „Cazanul Boem" încetă să mai fie un fort înaintat a Răsăritului democrato-bolșevic contra Germaniei, fără a fi însă o parte integrantă a Marelui Reich German, cum fusese mereu în cei o mie de ani din urmă.

Dar și aceasta se realiză după ce Slovacia se declară independentă și după ce Boemia și Moravia, țări prinse în mojlocul Marelui Reich German, părăsite de toți foștii aliați și amici, cerură prin președintele Statului, Dr. Emil Hácha, protecția Reichului. Astfel în Martie 1939 se reînoi vechea unitate a Marelui Reich German. Intregul „Cazan Boem" și „Poarta Moravă" fură alipite pe atunci la Reich.

III. Boemia și Moravia in Marele Reich German

Poporul ceh era într'o situație asemănătoare cu aceea a unor elevi care după o vacanță întâmplătoare reîncep cursurile fără plăcere. Și Cehii credeau la început că li se întâmplase o nedreptate în momentul în care țările locuite de ei fură reînglobate în Marele Reich German. Dar în fundul sufletului, Cehii simțeau că așa numita „independență" cehă din mila Angliei și a Franței, care nu durase nici douăzeci de ani, era de fapt un lucru nefiresc. Sângele se manifesta pentru Reich.

Președintele statului, Dr. Hácha, făcu același lucru ca și Primslizii în secolul al IX-lea, în clipa în care Reichul îi puse pe ei și poporul lor în fața alternativei politice de a deveni o parte integrantă autonomă a Reichului sau de a dispărea ca un avanpost al Răsăritului înapoiat. In această privință, președintele Dr. Hácha a urmat exemplul monarhului ceh Wenzel, care cu toată rezistența nobilimii păgâne din secolul al X-lea căută din nou unirea cu Reichul și care plăti cu viața sa această politică înțeleaptă. Mai târziu, după ce a fost canonizat, Wenzel deveni patronul național al Regatului Boem. După declararea independenței Slovaciei în Martie 1939, țările Boemia și Moravia, care primiseră protectoratul Marelui Reich German, aveau o suprafață de nici 50 000 kmp, cu aproximativ 7,5 milioane locuitori.

Faptul cel mai important era că prin încorporarea Austriei și a Boemo-Moraviei în Reich, situația Reichului față de Europa Orientală democrato-sovietică se consolidase extraordinar. In același timp, Slovacia devenise o aliată a Reichului. Teritoriile de influență anglo-franceze din Europa Centrală pierdu astfel, din Martie 1938 până în Martie 1939, 20 milioane de locuitori în fosta Ceho-Slovacie și

1 **Boemia și Moravia la frontiera vechiului imperiu roman o fortăreață inexpugnabilă a vechilor Germani**

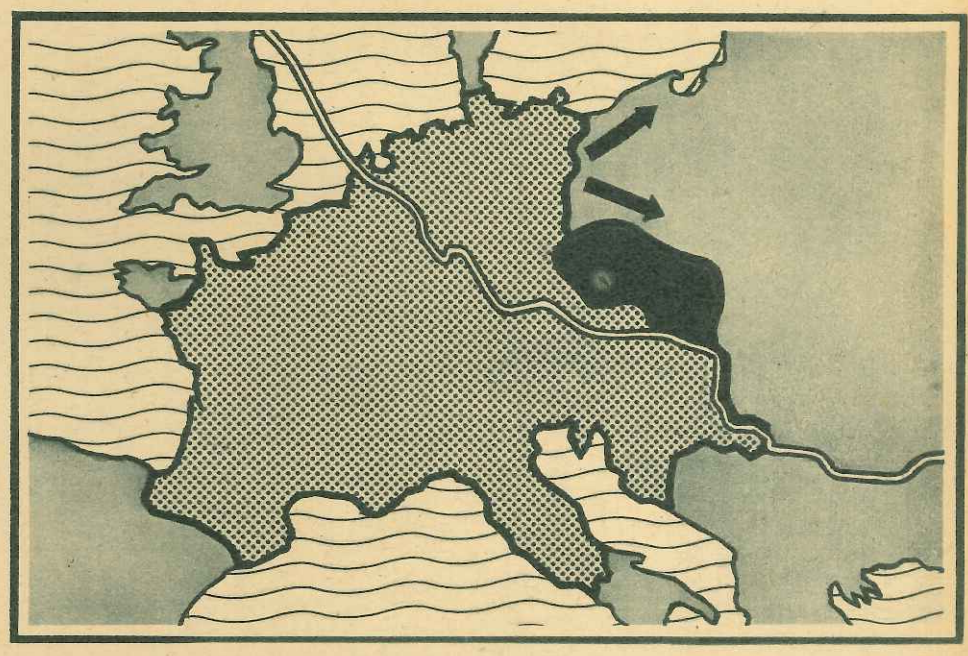
Frontiera vechiului imperiu roman în secolul II d. Chr.

Limita teritoriului locuit de semințiI germanice

Pădurea herzinică și Cazanul Boem

Cumpăna europeană a apelor

Direcția expansiunii germanice spre Mediterană



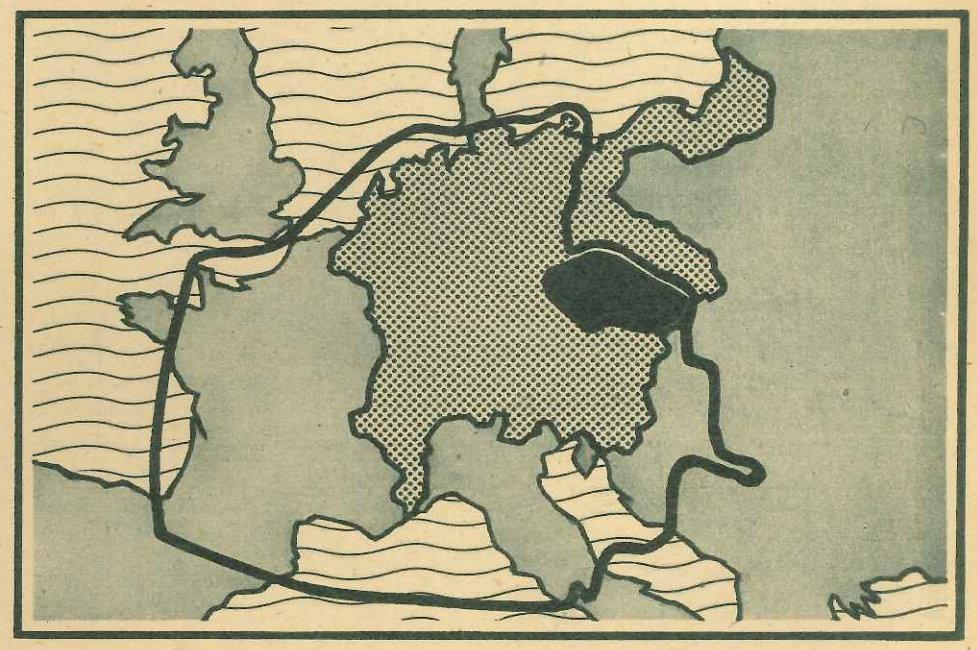
2 **Boemia și Moravia la marginea primei „Europe continentale", cu care trebui să se alieze**

Frontiera vechiului imperiu roman

Frontiera imperiului carolingian dela începutul secolului al IX-lea

Boemia și Moravia, populații de neam ceh

Direcția colonizării germane din Baltică

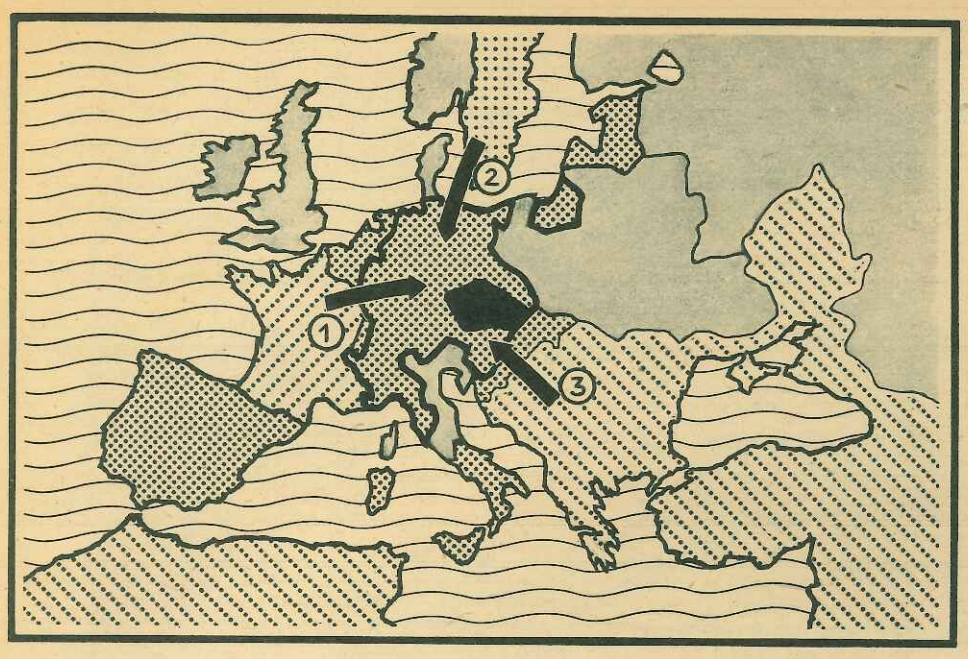


3 **Boemia și Moravia ca nucleu al imperiului german dela sfârșitul evului mediu. Praga e reședința imperială**

Frontiera imperiului lui Carol cel Mare

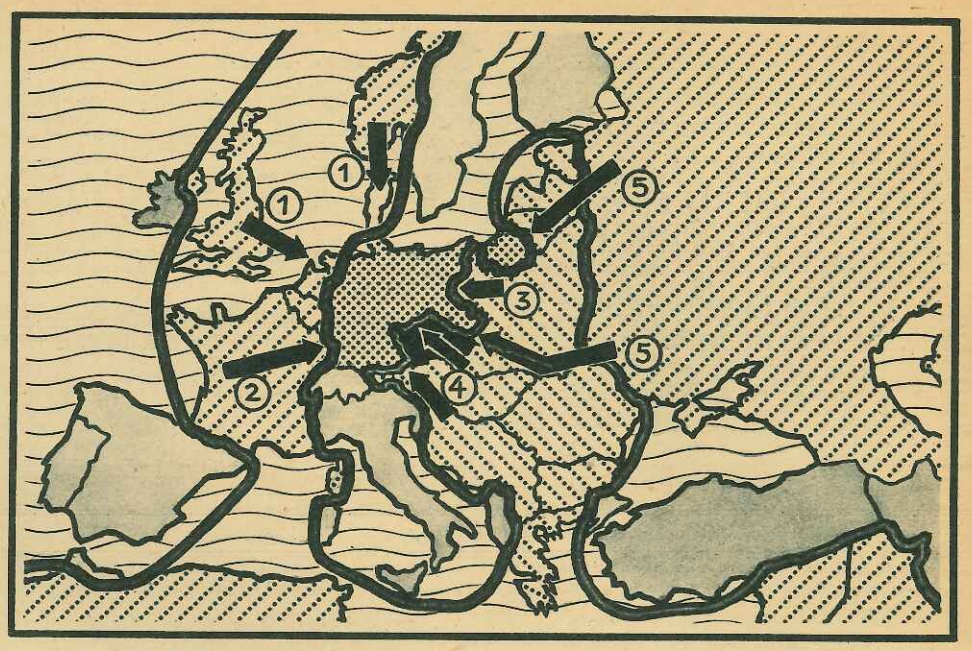
Frontiera imperiului german la începutul secolului XV

Țările Boemia și Moravia



4 **Boemia și Moravia în epoca modernă, ca bază strategică împotriva atacurilor din afară și dinlăuntru**

Frontiera Reichului
Țări sub dominația Habsburgilor
Franța
Suedia
Imperiul Otoman
Atacul concentric al dușmanilor contra Reichului 1/Franța 2/Suedia 3/Turcia



5 **Boemia și Moravia după dictatul dela Versailles: Cea dintâi participare la o coaliție împotriva Reichului, de o mie de ani încoace**

Anglia cu Franța și țările de sub influența lor
Teritoriu de influență anglo-francez în Răsăritul Europei Centrale
Coaliția anglo-franco-sovietică împotriva Germaniei
Direcțiile atacului concentric contra Reichului 1/Anglia 2/Franța 3/Polonia 4/Mica Antantă 5/Rusia Sovietică

în fosta Austrie, apoi 60 % din industria ei de armament și majoritatea comunicațiunilor sale meridiane dintre Polonia, bazinul dunărean și Balcani. Reichul câștigă anual vreo 5 milioane de tone de fier și oțel și o industrie de armament foarte prețioasă. Vasta rețea feroviară a Boemiei și a Moraviei îmbunătățise posibilitățile strategice ale Reichului atât față de Polonia cât și față de basinul dunărean. Reichul obținu o legătură directă dela Nürnberg la Breslau via Praga, dela Berlin la Viena via Praga și dela Breslau la Viena via Brünn. Dar lucrul cel mai însemnat era că Germania obținu importante noduri feroviare în Europa Centrală. Slovacia limitrofă Boemo-Moraviei înconjura Polonia dinspre Sud la fel ca și Prusia Orientală dinspre Nord.

In momentul în care țările Boemia și Moravia fură alipite la Reich, istoria pronunță sentința și asupra destinului Poloniei. Câtă vreme exista Ceho-Slovacia, Silezia Prusiană și Prusia Orientală erau regiuni moarte din punct de vedere strategic, condamnate la o defensivă de retragere, în cazul unui eventual război cu democrațiile occidentale și aliații lor orientali. După desmembrarea Ceho-Slovaciei, Silezia Prusiană și Prusia Orientală deveniseră porți de atac ale Reichului spre Răsărit. Căile ferate din Boemia și Moravia au contribuit fără îndoială în mod esențial la rapida înfrângere a Poloniei. Inainte de acest război, Marele Reich German, întregit prin Protectoratul Boemiei și al Moraviei, întărit prin Slovacia aliată, forma o totalitate de 90 de milioane de locuitori, cu o suprafață de 680 000 kmp. Iar după ce Polonia se prăbuși în urma celor 17 zile de război, blocul Reichului, împreună cu Slovacia aliată constituia un întreg cu o suprafață de 870 000 kmp și 110 milioane locuitori.

Potențialul de război al „Cazanului Boem"

Pe la sfârșitul anului 1939, Reichul avea un front liniștit în Răsărit, care trecea prin Villach, Bratislava, Lupkow, dealungul nouei frontiere sovietice până la gurile Memelului. Iugoslavia, Ungaria, România precum și Rusia Sovietică erau pe atunci enigme politice. „Cazanul Boem" și „Poarta Moravă" constituiau în spatele frontului liniștit o parte importantă din punctul de vedere al comunicațiilor și al producției zonei din spatele frontului. Industria Protectoratului avea aceeași valoare ca și industria monarhiei austro-ungare în primul război mondial. Era important că această industrie, împreună cu cea austriacă și poloneză, era cât o treime din industria anglo-franceză pe pământul european.

In anii 1938 și 1939, Reichul câștigase în Răsărit și în Sud-Est o nouă bază strategică. El crescuse aici cu 400 000 kmp și 45 milioane locuitori, adică cu o populație cât a Franței, țara care se lupta contra Reichului la Apus.

In anul 1940, prin campania din Norvegia și Franța și prin aliații săi, Germania câștigase o nouă bază strategică foarte avantajoasă contra Angliei, dealungul coastei Atlanticului. In același timp, ea primi o întărire prin noul aliat, Italia. Astfel se deschise un al doilea front contra Angliei, în Marea Mediterană care încetă a mai fi o linie de comunicație britanică spre India.

Dacă țările Boemia și Moravia se dovediră ca o bună fortificație a Reichului spre Răsărit, apoi din clipa în care Italia se alie cu Reichul, Protectoratul oferi noi posibilități de comunicație spre noul aliat din Sud, și anume peste Praga la Linz și peste Brünn spre Viena. Aceste noi linii de comunicație aveau o mare importanță nu numai pentru aprovizionarea Italiei cu cărbuni, ci și pentru aprovizionarea noului front african, pe care intervenira mai târziu și unități germane.

In cursul anului 1940, Germania ocupă în Norvegia și în Vest teritorii cu o suprafață de 750 000 kmp și 55 milioane locuitori. Reichul începu anul 1941 împreună cu Italia și cu teritoriile ocupate ca un întreg european cu o suprafață de aproape 2 milioane kmp și 210 milioane locuitori. Din anul 1938 până în vara anului 1940, Anglia pierduse din punct de vedere militar și politic în Europa o suprafață de 1 500 000 kmp cu 145 milioane locuitori.

Veni apoi anul 1941, în care Reichul câștigă în primul rând încă 40 de milioane de locuitori ca aliați pe o suprafață de 800 000 kmp (România, Ungaria, Finlanda și Bulgaria) și în care se ocupă în Balcani, adică în Iugoslavia și Grecia, un teritoriu cu o suprafață de 380 000 kmp și 22 milioane locuitori. Inainte de campania contra Rusiei Sovietice, Europa antibritanică avea o suprafață de 3 180 000 kmp cu peste 270 milioane de locuitori. In acest timp, spațiul boemo-morav constituia un important nod de comunicațiuni în spatele frontului antisovietic, în tocmai ca și în anul 1939, în timpul campaniei contra Poloniei Distanța dela frontiera Protectoratului până la frontiera sovietică nu era nici de 300 km. In toamna anului 1941, când frontul se deplasase spre Răsărit cu peste 1000 de km, țările Reichului, constituiau centrul Europei noi. Această Europă nouă câștiga în Răsărit cu peste 1000 de km, țările Boemia și Moravia, ca o parte integrantă nedespărțită a Reichului, constituiau centrul Europei noi. Această Europă nouă câștiga în Răsărit alte teritorii cu o suprafață de 1 300 000 kmp cu 65 milioane de locuitori. Astfel ea crescu la o suprafață de 4 500 000 kmp cu 325 de milioane de locuitori.

In anul 1942, Europa nouă crescu în Răsărit cu încă 400 000 kmp și 25 milioane de locuitori, iar în Apus cu 240 000 kmp și 13 milioane de Francezi, după invazia Iancheilor și Englezilor în Africa de Nord, când Adolf Hitler fu constrâns să ocupe Franța de Sud.

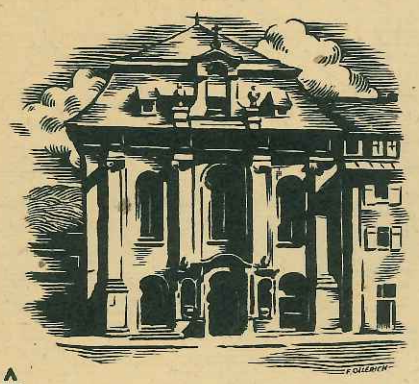
Astfel pe la sfârșitul anului 1942, Europa antibritanică forma un bloc de 5 150 000 kmp cu peste 360 de milioane de locuitori.

Din clipa în care Anglia vânduse pe Cehi, crezând că va putea câștiga astfel timp pentru înarmările sale, Reichul îi smulse în Europa un teritoriu cu o suprafață de 4 600 000 kmp cu 290 de milioane de locuitori. Anglia care la München a trădat pe Cehi, și-a pierdut nu numai poziția din Europa, ci ea și-a pierdut și imperiul mondial în momentul în care fu constrânsă să ceară ajutorul Rusiei bolșevice și al Statelor Unite imperialiste nordamericane ale lui Roosevelt. Bulgărele de zăpadă pe care îl frământa cu viclenie Chamberlain la München, se transformă pe panta europeană într'o avalanșă formidabilă ce amenință să distrugă imperiul britanic. Soarta a răzbunat pe Cehi față de Anglia.

Comparația cu bulgărele de zăpadă

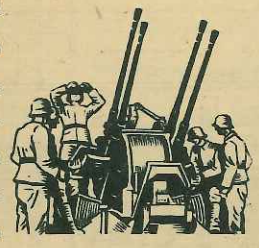
Bismarck avusese dreptate când afirmase că stăpânul Boemiei este în același timp și stăpânul Europei. După războiul mondial, Englezii își aduseră aminte de cele spuse de Bismarck, dar ei uitaseră în anul 1938 ceeace știau în anul 1918. Ei erau de părerea că situația strategică din Europa centrală nu se va schimba prea mult dacă se va renunța în mod provizoriu la „Cazanul Boem" în favoarea Marelui Reich German. Dar ei s'au înșelat foarte mult. Adolf Hitler, la fel ca și Carol cel Mare, a constituit din vreme o bază rezistentă împotriva Răsăritului enigmatic. Astăzi Anglia simte urmările trădării față de Cehi.

Nici sovieticii n'au putut trece sub tăcere în emisiunile lor agitatoare faptul că armele ușoare și grele fabricate în Boemia și Moravia le dau mult de furcă. Producția Protectoratului lucrează și pe mai departe în plin regim. Muncitorul ceh, care cu toate piedicile inerente războiului a văzut din propria experiență socialismul faptei dela înființarea Protectoratului, are ambiția de a contribui prin munca mâinilor sale la victoria Europei tinere.



În această mânăstire dela sârşitul secolului al XVIII-leà se află din 1811 în Oberndorf pe Neckar fabrica de arme a Regatului Württemberg. În serviciul ei se afla ca fabricant de arme şi Franz Andreas Mauser, tatăl fraţilor Wilhelm şi Paul Mauser deveniţi mai târziu celebri. Primul lor mare succes care a făcut ca numele de Mauser să fie cunoscut în lumea întreagă a fost introducerea în 1871 a tipului lor de armă, armă de infanterie M/71, în cadrele armatei Reichului. Acest model de armă a fost îmbunătăţită de inventatori zeloşi şi pricepuţi şi transformată în armă cu repetiţie, a devenit la 1884 carabina ostaşului german. Perfecţionată, arma Mauser a ajuns renumita armă 98 care şi până astăzi — după mai bine de 40 de — a rămas neîntrecută.

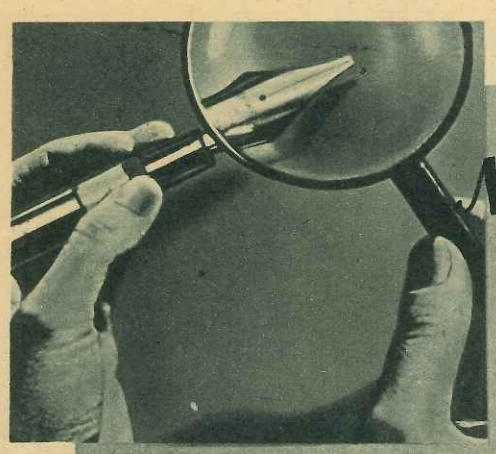
Dacă astăzi arma Mauser 98 continuă să fie, ca şi în războiul mondial, însoţitoarea credincioasă a infanteristului german pe calea victoriei, dela sine înţeles că asta nu înseamnă că uzinele Mauser s'au oprit în repurtarea succeselor. Din experienţa de decenii în materie de fabricaţie de arme şi sârguinţa dârză, au putut fi realizate în birourile de construcţie cu sprijinul noului institut pentru perfecţionarea armelor, arme de construcţia cea mai modernă. Rezultatul acestei noi evoluţii sunt armele automate, care utilizate de armata de uscat, de marină şi aviaţie ca arme terestre, de avion şi pentru apărarea antiaeriană dovedesc calitatea şi valoarea armelor Mauser, în lupta pentru viitorul Europei.



MAUSER

MAUSER-WERKE AG.

OBERNDORF - NECKAR



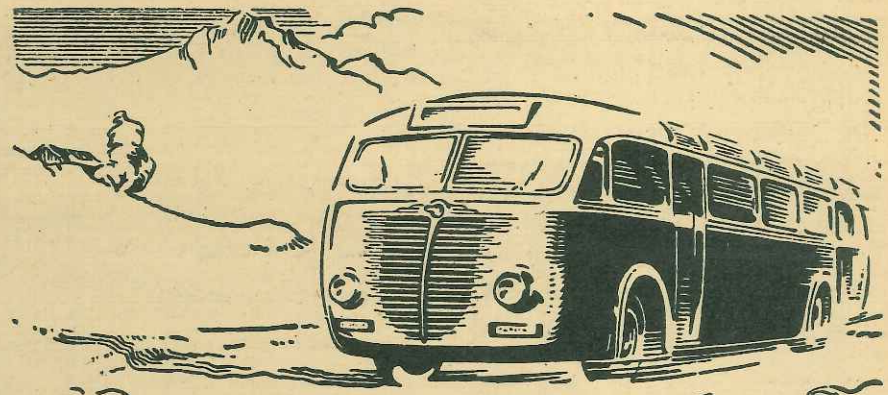
Neted şi lucios

ca mătasea este vârful fiecărei peniţe

Kaweco

De aceea tocul **Kaweco** alunecă pe hârtie uşor întocmai ca o „pană"

Ultimele creaţii **Kaweco** vi se arată cu plăcere în magazinele de specialitate



BÜSSING

NAG

Vehicule cu transmisiunea pe toate roţile pentru terenuri impracticabile

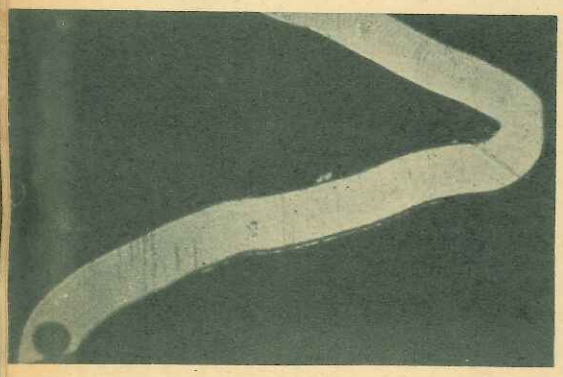
CU ALCOOLUL LA VOLAN

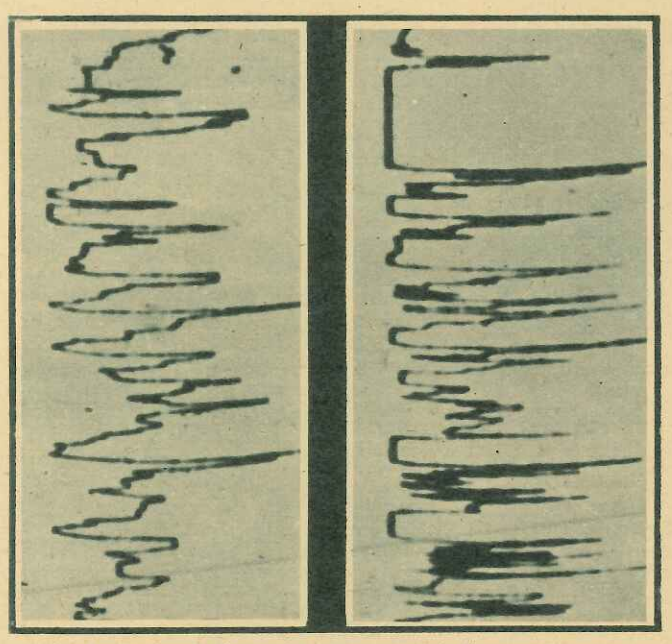
Conducătorul, care după ce a consumat o cantitate oarecare de alcool, se așează la volanul mașinei sale și gonește pe străzi cu un sentiment de siguranță absolută, a provocat interesul, nu numai a poliției, ci și pe acela a omului de știință. Fiindcă automobilul este un indicator sigur pentru capacitatea de reacțiune a conducătorului său. Astfel s'a luat — în scop de cercetări — un automobil de pe stradă și dus într'un laborator. În fața conducătorului se află, pe un film, o stradă largă, albă, cu multe curbe, și el trebue să încerce a conduce fără greșeală „automobilul" său — care pe film e reprezentat printr'un punct negru. Aparate sensibile înregistrează fiecare greșeală și indică viteza regulată prin accelerator.

Prin aceasta s'a creiat un instrument ideal pentru examinarea medicamentelor. Cum se conduce sub influența alcoolului, a cofeinei sau a altor „stupefiante"? Sau o altă întrebare: cum se manifestă o oboseală puternică, spre ex. după muncă, asupra capacității de reacțiune?

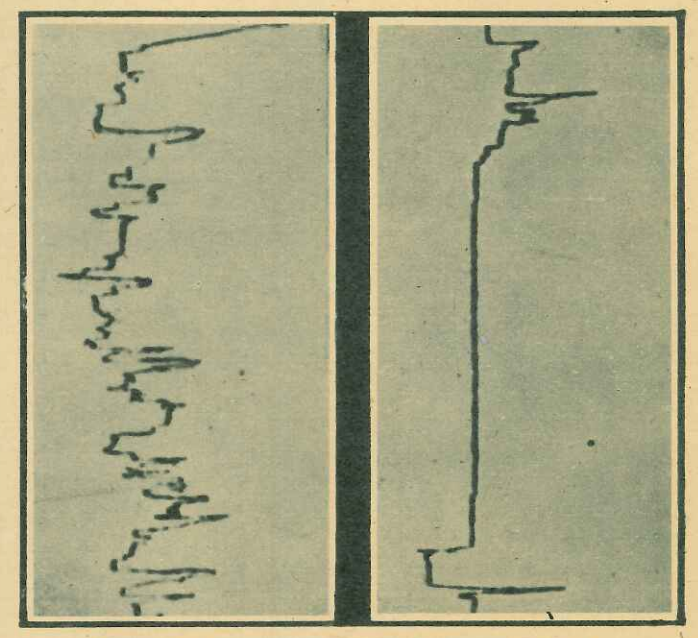
Cu prilejul acestor cercetări executate la Institutul Kaiser-Wilhelm din Dortmund, nu este vorba, firește, numai de conducerea automobilului, ci de o problemă mult mai mare: omul muncitor va voi poate să-și mărească prin medicamente capacitatea de prestație. Rămâne de examinat dacă există astfel de posibilități și ce influență are alcoolul sau cofeina asupra capacității de prestație.

Nu-i un cărucior de copil — ci un aparat experimental. *Cu privirea îndreptată spre „stradă", conduce o muncitoare obosită, care a lucrat toată ziua la banda rulantă, ea ocolește toate curbele și accelerează sau micșorează viteza după necesitate. Un aparat de înregistrare indică mișcările acceleratorului. Clișeul de jos arată filmul ce rulează, și pe el punctul negru, automobilul, care trebue condus*

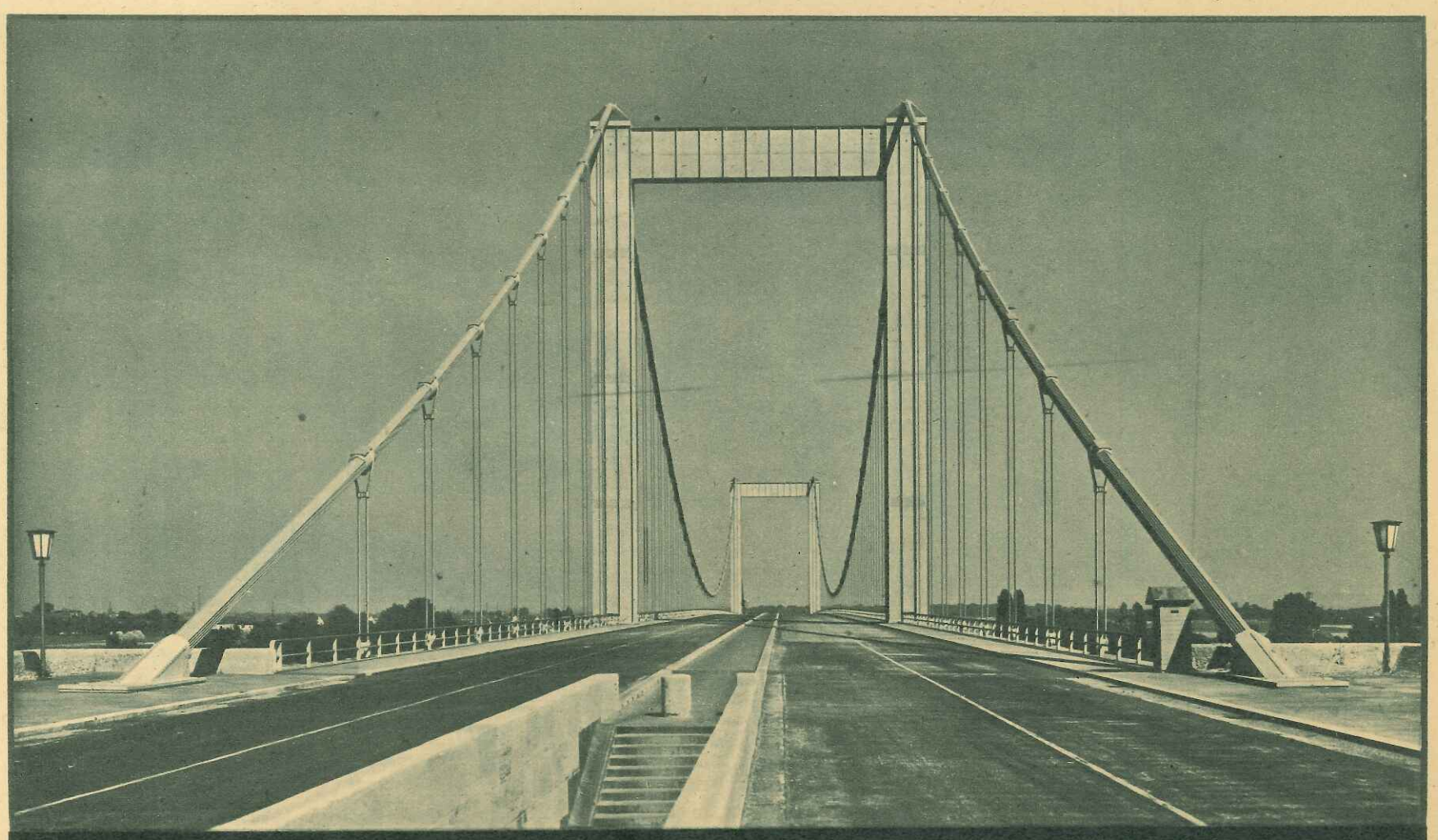




Cofeina stimulează. *Curba din stânga reprezintă comportarea normală a unui candidat fără medicamente. Cu cât deviațiile merg mai spre stânga, cu atât mai mult „conducătorul" a apăsat mai tare pe accelerator. Când i se dă cofeină, efectul se vede la curbă: schimbare mai deasă a vitezei, „viteză plină" timp mai îndelungat*



Alcoolul te face ușuratec. *Clișeul din dreapta arată, față de experimentul cu candidatul normal (stânga), „curajul" cu care conducătorul parcurge distanța. Ridică numai rareori piciorul de pe accelerator, pe când, înainte de a fi băut alcool, el regula cu precauțiune viteza*



Nici Roosevelt nu poata face minuni

Urmaren din pagina 3

nului promis de către președintele Roosevelt aliaților săi, era un lucru cu totul nesigur.

Program și realitate

Prima perioadă a programului de producție aeronautică al Statelor Unite s'a sfârșit. S'a dovedit că inginerii au avut dreptate, iar nu politicienii; nici președintele Roosevelt nu putea face minuni. Ce e drept, cifrele producției aeronautice sporiră până la sfârșitul anului 1942 la aproximativ dublul producției anului precedent, dar în lunile dela începutul anului, din anumite motive, sporul a fost mai încet decât se prevăzuse, astfel că planul a rămas neîndeplinit în linii generale. Chiar în Decembrie 1942, oficiul de propagandă din Washington fu constrâns să facă constatarea că nu se vor realiza decât 82 % din producția de avioane militare. Este interesantă noțiunea de „avioane militare". În timp ce opinia publică înțelege prin această noțiune toate avioanele de război utilizabile pe front, în realitate ea cuprinde și toate avioanele de școală și de exercițiu, care sunt necesare pentru instrucția piloților. Statele Unite au nevoie de aproximativ 1.000 de avioane din acestea pu lună. Dintre celelalte avioane militare, nu avem voie să trecem printre avioanele de front propriu zise decât numai o parte, căci o parte considerabilă a marilor avioane plurimotoare servește la transport. După datele furnizate de Statele Unite, avioanele de transport constitue actualmente aproximativ o treime din avioanele plurimotoare, iar expertul oficial pentru chestiuni privitoare la industria aeronautică de pe lângă War Production Board (WPB) a declarat că în viitor va fi nevoie de cinci avioane de transport de fiecare avion de front! Obligația creată prin situația de război de a construi numeroase avioane de transport face ca toate cifrele privitoare la producția aeronautică a Americii de Nord să apară într'o lumină stranie.

Președintele Roosevelt și-a corijat de altminteri propriul program, anunțând la sfârșitul lunii Octombrie 1942 că ce e drept, numărul de 60.000 de avioane militare nu va fi realizat în anul 1942, dar în schimb se va consuma după programul prevăzut cantitatea de materiale în acest scop. În afară de aceasta, el încercă să scuze neîndeplinirea planului de producție, făcând afirmația că în schimb s'a sporit calitatea. În realitate, vor fi existând motive cu mult mai concrete pentru a explica eșecul.

E lipsă de material

Statele Unite au aplicat diferite metode pentru a-și mări producția de avioane. În parte s'au mărit fabricile existente, iar în parte s'au înființat fabrici ale statului. Pe de altă parte mai multe mari uzine de automobile au fost adaptate la producția de motoare de avion și avioane. S'au pus mari speranțe mai ales în adaptarea fabricilor de autovehicole, crezându-se că inventarul de mașini-unelte al acestor fabrici ar putea face față condiției unei începeri rapide a fabricației. Dar dificultățile au fost foarte mari. De pildă, avem o dovadă la adaptarea uzinilor Studebaker din South Bend, unde în ultimul timp se construesc motoare de aviație de tipul Wright „Cyclone". Inventarul de mașini-unelte al acestor uzine a dovedit că dintre vreo 3.000 de mașini, numai 64 erau utilizabile pentru fabricarea motoarelor de avion. De aceea, fabrica și-a întârziat începerea programului cu câteva luni.

Cele mai mari obstacole la extinderea producției de avioane și motoare de avioane au fost create dela început prin lipsa materialelor de construcție necesare. Ce e drept, bogatul continent al Americii de Nord are vaste zăcăminte de materii prime de toate categoriile, dar acestea trebuesc transformate în materii de fabricație. Dar această parte a producției naționale a rămas în urmă, din cauza greutăților de transport și a lipsei de brațe.

Este un fapt cunoscut că oțelul constitue cel mai mare obstacol pentru întreaga industrie de armament a Statelor Unite. Ce e drept în construcția avioanelor, oțelul nu este un material de prim rang, dar el joacă un rol important în construcția motoarelor de avion, mai ales sub formă de aliaje de calitate superioară. Dar oțelurile aliate, cu o rezistență superioară, sunt foarte reduse în privința cantității, din cauza încetării importului de mangan din Uniunea Sovietică, din Filipine și din Statele Malaeze, precum și din cauza lipsei de vanadiu și tungsten. Din această cauză, a trebuit să se prevadă chiar un aliaj standard. Lipsa de metale de aliaj se caracterizează foarte bine prin faptul grotesc că de curând s'au adus minereuri de tungsten cu avioanele de transport din China, via India și Africa.

Nici aluminiu nu există în cantități suficiente. În anul 1940, producția de aluminiu a Statelor Unite nu era decât de aproximativ 270.000 tone. Această producție n'ar fi fost suficientă niciodată pentru a satisface condițiunile din ce în ce mai exigente ale industriei aeronautice. Impasul a putut fi înlăturat în primul rând prin sechestrarea tuturor depozitelor de aluminiu și prin colecționarea de obiecte aluminiu casnice. În același timp s'a procedat la mărirea instalațiunilor de producție și la construirea instalațiunilor noi. De aceea, pentru anul 1942 s'a și prevăzut producția de 770.000 tone aluminiu, dar chiar necesitățile pentru același an erau de 860.000 de tone.

Până mai de curând, magneziul avea un rol foarte mic pentru industria de avioane a Statelor Unite. În anul 1941 s'au produs doar vreo 15.000 de tone din acest metal ușor. Pentru anul 1942 se plănuise o producție de 77.000 de tone magneziu, ceeace înseamnă o cantitate care numai cu greu va fi contribuit la micșorarea lipsei de metale ușoare. Va mai trece o vreme până când producția de magneziu să poată umple golul format de lipsa de aluminiu.

Efectele lipsei de material în industria aeronautică se manifestară deosebit de intens pe la mijlocul anului 1942. Pe atunci, vreo 150 de fabrici de armament, printre care și mari fabrici aeronautice, au trebuit să-și limiteze s'au să-și înceteze activitatea. De exemplu, secția de motoare de aviație a uzinelor Buick nu putu lucra un timp mai îndelungat decât cinci zile pe săptămână, iar fabricile de motoare de avioane Wright trebuiră să concedieze câte o mie de oameni de fiecare schimb, pentru că un furnizor nu-și îndeplinise obligațiile de a furniza piese de schimb, din cauza lipsei de material.

După părerea Americanilor, motivul principal pentru toate dificultățile din domniu materilor prime este că desvoltarea fabricilor de armament a avut loc mai repede decât sporirea producției de materii prime. În afară de aceasta se acuză lipsa de plan la acordarea și distribuirea materiilor prime, ceeace a împiedecat orice aprovizionarea regulată. De aici putem deduce ușor câte probleme ar trebui rezolvate în acest domeniu, dacă nu s'ar urmări decât realizarea programului de construcții aeronautice.

Muncitorii fac dificultăți

În anul 1938, în industria aeronautică a Statelor Unite lucrau 23.000 de muncitori, în afară de fabricile de accesorii. Această cifră urma să crească la 1.000.000 până la sfârșitul anului 1942. Se înțelege dela sine că o astfel de sporire nu era posibilă decât dacă se renunța la muncitorii specialiști. Ce e drept, diferite întreprinderi au încercat să realizeze o îmbunătățire a randamentului, dar din numeroasele plângeri în privința lipsei de brațe și a randamentului de muncă insuficient rezultă că problema brațelor în industria de armament și mai ales în industria aeronautică este mai acută ca ori când.

Și Statele Unite au început să angajeze femei în fabricile de avioane. În timp ce până la sfârșitul anului 1941 nu lucrau decât în total 1900 de muncitoare în industria aeronautică, numărul lor crescu până la mijlocul anului 1942 la 39.000. Dar constatările făcute în privința muncii femeilor au fost până acum fără îndoială defavorabile. Femeia din Statele Unite, dacă n'a fost totdeauna profesionistă, trebue considerată ca fiind prea pretențioasă în anumite privințe. Ea consideră munca de fabrică ce i se cere cel mult ca un lucru interesant, dar în niciun caz ca o obligație națională. De aceea, părerile despre munca femeilor în industria de armament nu sunt prea bune: de exemplu, uzinele aeronautice Boeing au anunțat că „excesul de brațe auxiliare feminine lasă să se întrevadă străduința de a-și da importanță, fabricile rămânând în urma randamentului de muncă normal". Direcțiunea uzinelor North American au trebuit să constate că „vanitatea personalului feminin constitue o piedecă în fabricație și că forțele auxiliare feminine dau dovadă de o lipsă de zel".

Pierderile de ore de muncă prin greve, care sunt la ordinea zilei și în timp de război în industria Statelor Unite, constitue încă un punct care îngreunează problema materialului uman. În prima jumătate a anului 1942, s'au pierdut aproape 1.000.000 de zile de lucru prin greve. Motivele principale ale acestor greve au fost mai ales pretenții de sporire a salarului din cauza scumpirii vieții.

Modele de avioane învechite

Tehnica aeronautică a Statelor Unite a avut totdeauna un bun renume. Și în afară de Statele Unite se desvoltase prin propagandă părerea că orice avion din America de Nord ar fi cel mai bun, cel mai rapid și cel mai cababil de luptă din clasa sa. Experții aeronautici europeni n'a împărtășit niciodată această opinie, oricât de mare a fost respectul lor față de realizările tehnice ale aviației americane. Intr'adevăr dacă privim mai amănunțit ceeace a produs tehnica aeronautică a Statelor Unite în ultimele decenii, constatăm că n'au fost decât câteva modele de avioane de pasageri senzaționale și desvoltarea motoarelor de mare putere, răcite cu aer. În afară de aceasta, nu se întâlneau performanțe extraordinare decât în câteva cazuri. Este desigur numai un merit al bunei propagande americane că de exemplu nimeni nu-și dădea seama de faptul că în Statele Unite de mulți ani abia se mai bătea vreun record mondial.

Cetățeanul din Statele Unite nu ajunsese la aceste concluzii, ci credea ferm într'o superioritate tehnică extraordinară a tuturor avioanelor din America de Nord. De aceea, el fu foarte desamăgit când începură să pătrundă primele informațiuni despre înfrângerile suferite de avioanele americane pe teatrele de război din Asia Orientală. Cetățeanul american fu tot atât de consternat când află de critica severă pe care o exercitau aliații britanici în privința avioanelor de război americane utilizate în Europa. După ce nu se mai putu tăinui faptul că modelele de avioane americane erau în parte învechite și inferioare modelelor inamice, din punct de vedere tehnic, serviciul de informațiuni de război al Statelor Unite publică un comunicat. In acest comunicat se recunoscu că performanțele multor modele de avioane din State Unite n'ar fi corespuns cerințelor.

Mai ales avioanele de vânătoare au produs desamăgire atât în Extremul Orient cât și în Europa. Ce e drept, după datele publicate, cle trebuiau să fie cele mai rapide din lume. Dar metoda ministerului de război al Statelor Unite de a da fiecărui avion o viteză „de cel puțin 400 mile pe oră" (adică 650 km pe oră) se dovedi în realitate ca o încercare nereușită de a arunca praf în ochii mulțimii. Experții aeronautici europeni cari au privit totdeauna cu neîncredere „kilometri americani", deoarece ei exagerau totdeauna vitezele, avuseseră dreptate.

Avioanele de vânătoare fabricate în Statele Unite utilizate până acum pe fronturi, adică mai ales avioanele de vânătoare Curtiss din seria P 40 și Bell-Airacobra se dovediră a fi inferioare cu cel puțin o clasă față de avioanele de vânătoare germane, italiene și japoneze. Cea mai bună dovadă a acestui fapt o constitue împrejurarea că unitățile de vânătoare staționate în Marea Britanie ale forțelor aeriene ale armatei Statelor Unite refuză să-și utilizeze avioanele proprii, preferând avioanele britanice Spitfire.

Comunicatul oficiului de informațiuni de război a trebuit să recunoască și faptul că hidroavioanele trebuesc socotite ca fiind învechite și amintește starea înapoiată a evoluției motoarelor de aviație de mare putere, răcite cu lichid. În schimb, comunicatul spune că bombardierele Statelor Unite ar fi excelente. Dar în acest punct, există o divergență față de plângerile aliaților britanici. Intr'adevăr, în Marea Britanie se afirmă cu drept cuvânt că bombardierele cuadrimotoare americane Boeing „Flying Fortress" și Consolidated „Liberator" sunt inferioare ca viteză noilor avioane de bombardament la distanță ale Englezilor și că au mai ales o forță portantă prea redusă. Intr'adevăr, sarcina de bombe a bombardierelor americane la mare distanță este de numai o jumătate până la o treime din sarcina modelelor britanice, la aceeași rază de acțiune. În afară de aceasta, experții britanici atrag atenția asupra faptului că marile bombardiere ale Americii de Nord cer de trei ori mai multe ore de lucru pentru fabricarea lor decât cele britanice de tipul „Stirling", „Halifax" și „Lancaster". Și armamentul și blindajul ar fi cu mult mai bune la avioanele britanice.

Inferioritatea tehnică a unei mari părți dintre avioanele de front din America de Nord utilizate astăzi, dovedește mai bine decât orice alt argument faptul că nici în Statele Unite, țara posibilităților nelimitate, nu se pot face minuni. Puterile Pactului Tripartit n'au neglijat niciodată realizările Statelor Unite în domeniul înarmărilor aeriene. Dimpotrivă, ele au fost totdeauna conștiente de faptul că industria aeronautică din Statele Unite este capabilă să fabrice cantități respectabile de avioane. Dar ele nici n'au supraevaluat niciodată lucrurile. Dimpotrivă au luat măsuri din vreme pentru a tăia orice sorț de izbândă încercării Statelor Unite de a obține o superioritate printr'o producție exagerată.

SFÂRȘIT

INSEMNĂRILE SALE SE ÎMPLINESC ASTĂZI

UN EUROPEAN ACUM O SUTĂ DE ANI: FRIEDRICH LIST

Friedrich List *după o litografie din anul 1845*

Intr'o zi de Noembrie din anul 1846, un călător sosește la un han din Kufstein. El nu voia să se oprească aici, dar i se înzăpezise diligența.

— Sunt prea sărac, — spune el hangiului —, dă-mi camera cea mai ieftină.

Aici stă câteva zile, zăcând mai mult paralizat în pat sau scriind scrisori. In dimineața zilei de 30 Noembrie, oaspele melancolic iese din casă. Afară ninge. Fu găsit într'o pădure de lângă Kufstein, la marginea unei gropi. Era mort...

Acest om era Friedrich List, unul dintre pionierii cei mai pasionați și cei mai luminați ai științelor economice germane.

Generațiile de mai târziu înțeleg adesea cu greu faptul că un om genial ca List n'a fost înțeles de conpatrioții săi, că a fost hulit, urmărit și expulzat.

Dar nu e oare o regulă că mica burghezime trebuie să se revolte împotriva unui om care își bate joc de ea? Nu trebue oare ca funcționărimea pe care ar vrea să o mătură dela locul ei, să-l închidă? Este explicabil că toate cele treizeci și opt de state suverane și independente din Germania, ale căror frontiere vamale voia să le înlăture și al căror egoism voia să-l distrugă, îl înjurau și îl urau de moarte. Numai câțiva contimporani ai săi au recunoscut marea importanță a activității sale. Numărul acestor contimporani ar fi trebuit să fie mai mare...

Viața lui Friedrich List, care s'a născut la anul 1789, anul revoluției franceze, în Reutlingen (Suabia), este la început foarte promițătoare. Se părea că băiatul va face „carieră". La vârsta de 28 de ani este numit profesor de științe de stat la Universitatea din Tübingen, unde studiase timp de patru ani. Dar el începe imediat să-și propovăduiască ideile revoluționare, cerând înlăturarea frontierelor vamale din Germania, luptând într'o publicație contra tiranizării vieții de către o oaste de consilieri, biurocrați și scribi, si expunându-și părerile atât de fățiș, încât, „încăpățânatul suab" e condamnat la zece luni de arest. El fuge, trece pe la Paris și Londra și petrece un timp mai lung în Elveția, continuând să-și propovăduiască părerile și de acolo. Fiind atât de neprevăzător încât se reîntoarce în țară, el este arestat și închis în cetatea Asperg. In anul 1825 este eliberat după ce promite că va emigra în America. La data de 26 Iulie 1825 pleacă din Le Hâvre. Călătoria în America înseamnă începutul părții celei mai sbuciumate a biografiei sale. In America se face fermier și publicist, înființează societăți miniere, construește o cale ferată și se reîntoarce — mânat de nostalgie — în patria sa, sperând că poate tot va putea realiza ideile sale în Germania. La vechile idei ale sale se adăugaseră o mulțime de idei noi, iar cele vechi au devenit și mai vaste și mai mărețe. El se gândește dincolo de frontierele Germaniei. Friedrich List este un temperament care nu e satisfăcut niciodată. E un om care la primele începuturi ale evoluției căilor ferate nu e animat numai de o însuflețire romantică și nelămurită, ci care își trasează în minte marile linii principale ce trebue să străbată Europa, construindu-se o vastă rețea de căi ferate, în Vest până la Anvers și Le Hâvre, în Sud și Sud-Est peste München până la Trieste și Constantinopol.

In ministere, în birourile micilor state germane, „nebunul" de List este iarăși un prilej de mare agitație. Dar nu este oare explicabil faptul că un om care avea astfel de planuri trebuia socotit drept nebun într'o vreme în care medicii vestiți afirmau că o călătorie cu trenul provoacă o boală cerebrală, căreia îi dădură imediat și frumosul nume latinesc de „delirium furiosum"?

Proiectul unei căi ferate între Dresda și Lipsca îl realizează contra tuturor rezistențelor. In schimb, nu primește ca răsplată decât un mic dar. Câștigurile mari le încasează alții. Iar după ce calea ferată era în exploatare, după ce ideia sa devenise realitate, acționarii societății îl dau afară pe incorijibilul fantast. Apoi când cancelarul austriac Metternich interzice apariția publicației „Eisenbahnjournal", înființată de List pentru a-și continua lupta, marele economist părăsește Germania și se duce la Paris.

Aici își scrie opera teoretică fundamentală despre economia politică. Este o carte cu un titlu științific sec, dar cu un cuprins viu și foarte modern. In opoziție directă cu liberalismul epocii sale, el luptă pentru economia națională și prevede viitoarea formare a câtorva mari spații economice în economia mondială, spații complete din punct de vedere politic și economic, cum sunt cele care se nasc acum. Astăzi, după trecerea a peste o sută de ani, această preconizare pare a fi uimitoare. Abia astăzi, din perspectiva unui secol, se recunoaște cât de vizionar era acest om, care adesea vedea mai mult cu temperamentul său spontan, cu talentul său intuitiv, nu pe baza unor calcule științifice precise, marile linii generale ce păreau prescrise pentru evoluția economică și politică. El a prezis prosperitatea continentului american, a proorocit o uniune viitoare a statelor din America de Sud sub conducerea Americii de Nord și văzu desvoltându-se concurența cea mai primejdioasă pentru imperiul britanic. Despre rolul european al Angliei Friedrich List scrise pe atunci că „Anglia nu se va opri la jumătatea drumului cu „monopol-monomania sa" (numele pe care îl dădea List imperialismului economic englez), și prin urmare mai curând sau mai târziu, Anglia și continentul vor ajunge la conflict."

In mijlocul epocii liniștite și pașnice din prima jumătate a secolului trecut. Friedrich List ducea o viață agitată și aventuroasă. El nu rămase profesor la o universitate idilică, cum ar fi putut face, ci deveni publicist, agitator, organizator, întemeietor de căi ferate, exploatări miniere și orașe, un pionier de un tip pe care nu-l cunoaștem decât ca o caracteristică a epocii mai moderne. El nu s'a declarat satisfăcut niciodată cu constatări teoretice. El nu crede într'o rigiditate a evenimentelor, ci caută să intervină activ el însuși în desfășurarea lor. Astfel el propune o alianță între Marea Britanie și Germania. El călătorește personal la Londra, pentru a face propagandă in favoarea planului său, dar memoriul său pe care îl înaintează în același timp guvernului prusian și celui englez, nu găsește nicăieri vreo înțelegere. El se întoarce dezamăgit. Dintre toate lucrurile pe care le voia înfăptuite, nu vedea realizate până acum decât uniunea vamală germană și o parte din marea rețea feroviară plănuită de el. Ca de atâtea ori, el se află iarăși din punct de vedere material în fața neantului, căci nu s'a gândit niciodată la sine însuși, ci totdeauna la faptul în sine. Cea mai mare parte a averii sale din America era cheltuită. Nu primește nici funcțiunea la Stat pe care o dorea atât de mult, și în sfârșit, acest om atât de îndrăzneț, e descurajat. Se îmbolnăvește și vrea să se vindece la Meran, dar nu ajunge decât până la Kufstein, unde e cuprins de o disperare din care nu mai vede nicio scăpare.

Friedrich List in film: *Eugen Klöpfer în noul film german „Der unendliche Weg", care descrie viața marelui pionier al economiei*

→

Dela Lipsca la Dresda. *O scenă a filmului arată inaugurarea liniei ferate Lipsca-Dresda, înființată de List. Locomotiva, gigantică pentru acea vreme, face primul drum*

Lumea văzută de japonezii vechi

prin obiectivul fotografic...

Publicăm aci o serie de vechi fotografii japoneze. Doi funcţionari la curte ca ofiţer de poliţie şi ca pompier. Ofiţerul de poliţie poartă o cască de lac şi un baston de oţel cu care se apăra de loviturile de sabie. Mantaua şi gluga pompierului sunt făcute dintr'un ţesut de mătase neinflamabil. Lampionul servea la semnalizare

O scenă nocturnă pe străzile Japoniei vechi: magazinul ambulant de vinuri. Roiuri întregi de negustori străbăteau noaptea străzile pentru a oferi băuturi calde şi reci. Se prefera mai ales un vin dulce care se bea foarte fierbinte

Un samurai în drum spre răzbunare. Pentru a răzbuna un omor, bărbaţii rătăceau adesea ori ani îndelungaţi prin ţară. Pentru aceasta ei purtau o glugă neagră, care la caz de nevoie se putea trage repede peste faţă, pentru a împiedeca recunoaşterea purtătorului ei

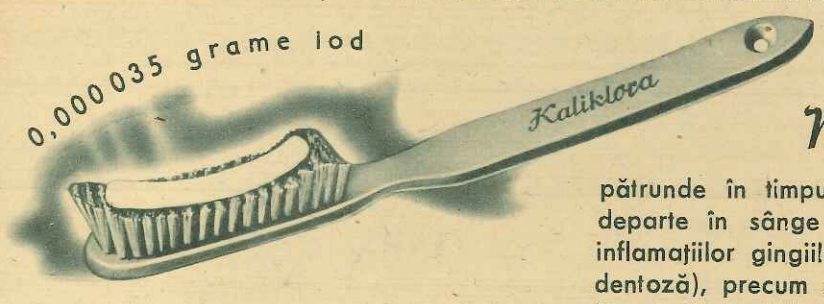
Execuţia. Criminalul îngenunchiază pe o saltea în faţa unei gropi în care îi va cădea capul. Capetele marilor criminali se expuneau în public pentru câteva zile

Pe la anul 1855, când Japonia şi-a deschis porţile pentru continentul european, şi în ţara până atunci cu totul izolată a pătruns aparatul fotografic care putea înregistra orice. Fotografiile publicate aici fac parte dintre cele mai vechi fotografii janoneze

Imagina „geishelor", aşa cum s'a păstrat ea timp de secole. De remarcat sunt degetele lungi dela picioare, bine dezvoltate, căci ca şi mâinile, ele aveau un rol important în timpul dansului

←

In culisele teatrului de operete *tinerele artiste aşteaptă semnalul de ieşire pe scenă*



Numai o mică cantitate de iod

pătrunde în timpul îngrijirii dinţilor cu Jod-Kaliklora în mucoasele gurii şi mai departe în sânge şi totuşi efectul e uimitor. Pentru prevenirea şi vindecarea inflamaţiilor gingiilor care sunt adesea în legătură cu o slăbire a dinţilor (paradentoză), precum şi contra „gâtului sensibil" al dintelui, pe baza literaturii medicinale şi recomandaţiilor multor mii de medici stomatologi nu există un alt mijloc mai bun. Dacă e nevoie de un efect mai intensiv se întrebuinţează în urma recomandaţiei medicale „Stark-Jod-Kaliklora".

GOLD PFEIL

Marca mondială pentru articole de pielărie

LUDWIG KRUMM A.-G. OFFENBACH A/M.

MOUSON LAVENDEL

Senking

O dovadă a destoiniciei germane

Instalţiauni de bucătărie
fixe şi mobile
Maşini de gătit
Maşini de spălătorie
Instalaţiuni de brutărie

7927/UB

SENKINGWERK HILDESHEIM

Puternice unităţi aeriene române şi germane au intervenit cu succes în luptele din regiunea Volga—Don . . .

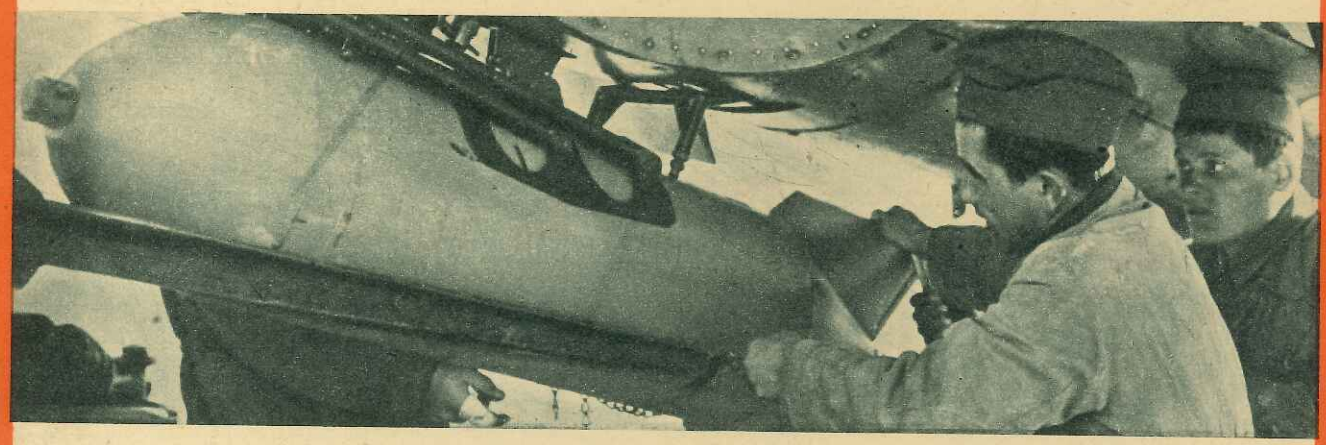
(Dintr'un comunicat al Inaltului Comandament German)

In timp ce la postul de comandă românesc au loc ultimele discuţiuni înainte de angajarea aviaţiei, afară se fac . . .

...ultimele preparative

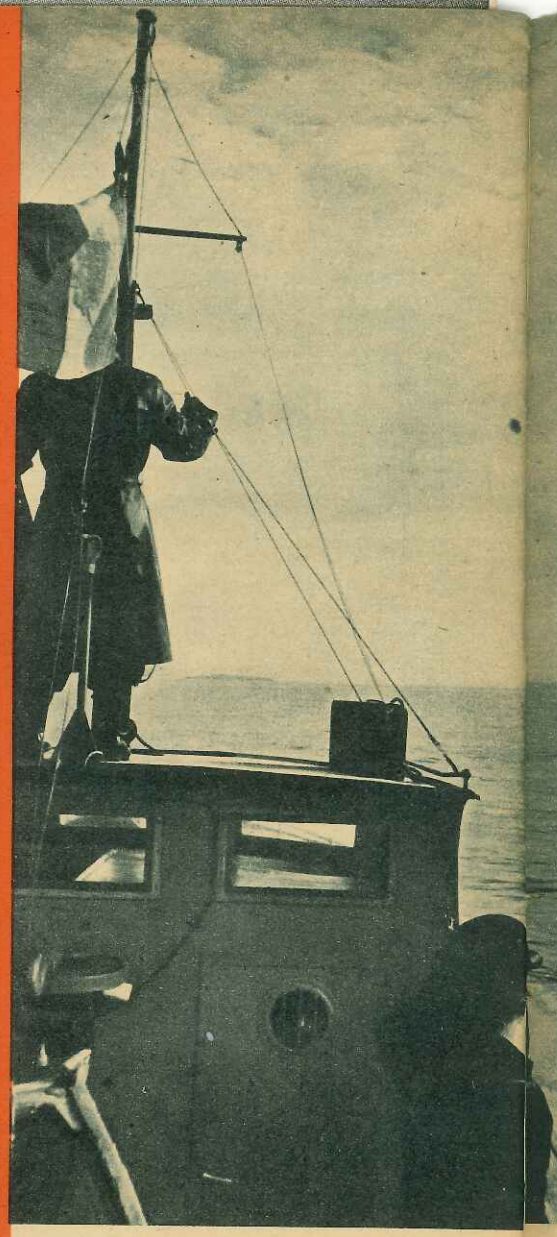
Examinarea dispozitivului de lansare a bombelor grele pe care le va arunca avionul asupra pozițiilor bolșevice

Fotografiile: SMP

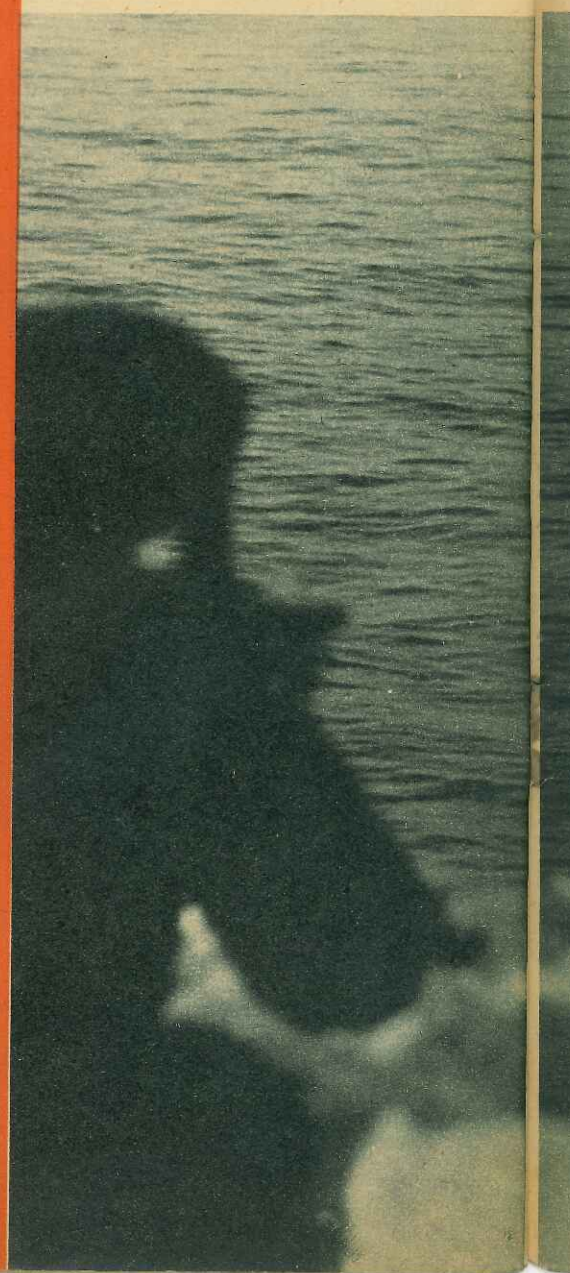


Bombele avioanelor în picaj sunt pregătite pentru primul și ultimul lor sbor, iar . . .

. . . benzile de cartușe ale avionului de vânătoare sunt reaprovizionate. Lupta poate începe

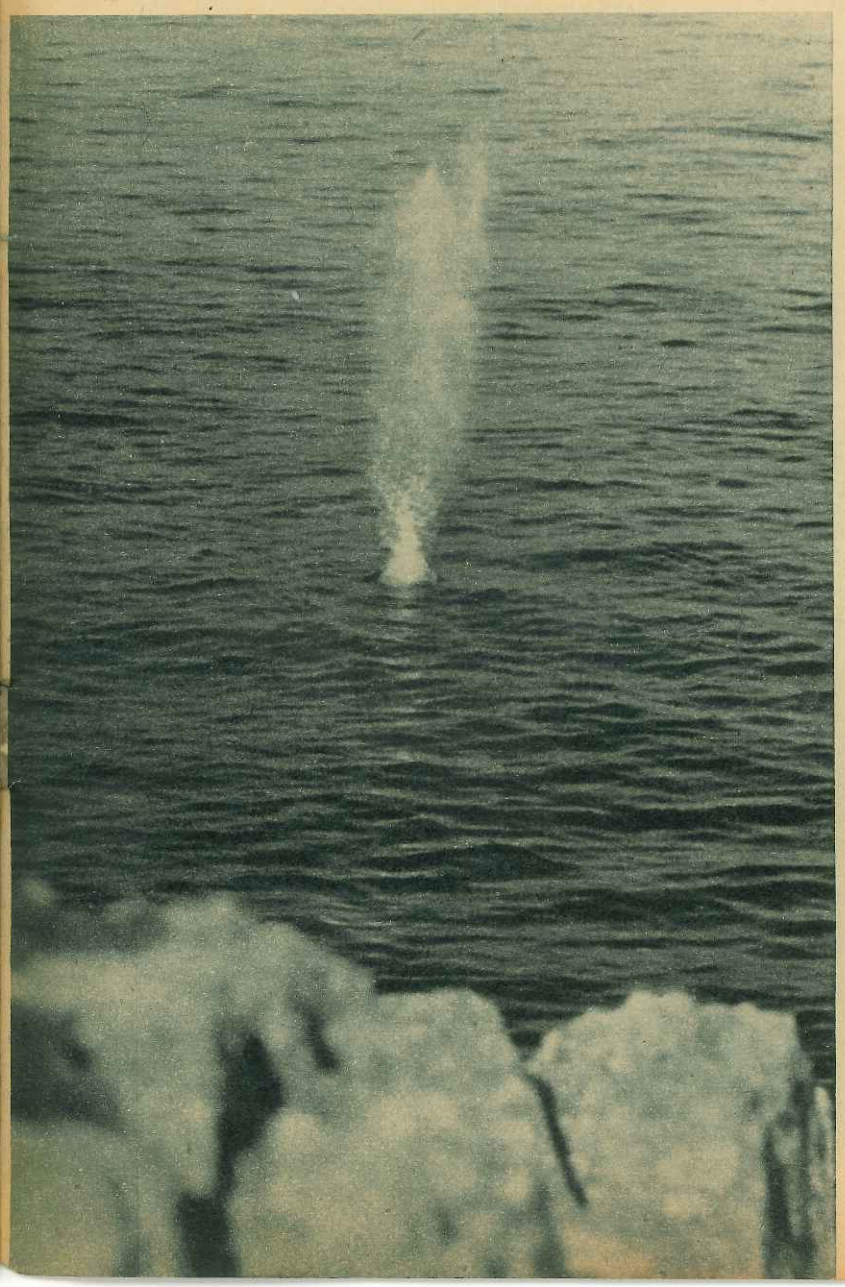


„In zorii zilei trecem de barajele portului. — Trebue să fim foarte atenți! — spuse tânărul locotenent român. — E primejdie de submarine și mine! — Abia am pierdut coasta din vedere, că observatorul raportează: — Un periscop la tribord în față! — Submarinul inamic ne însoți timp de peste două ore în afară de bătaia noastră, iar noi așteptam să iasă la suprafață și să ne atace. Dar nu se întâmplă nimic . . .



Deodată observatorul raportează: „Nori de fum în față!" Răsuflarăm ușurați, căci apăru un convoiu româno-german cu o escortă puternică. Semnalizarăm poziția submarinului inamic. Dar acesta o ștersese în grabă. Am ajuns cu bine la ținta călătoriei noastre, iar veselul echipaj al insulei transportă noile proviziuni, apa potabilă și mai ales poșta din țară, în farul fortificat

Urcarăm vreo sută de scări până la lumina farului stins în timpul războiului, unde ne surprinse faptul că instalațiile farului erau întreținute în perfectă ordine. Intradevăr, în afară de rapoartele meteorologice și cele privitoare la mișcările inamicului, echipajul trebue să fie pregătit să pună în funcțiune lumina farului la un ordin sosit prin radio. — De câte ori n'am fost chemați cu noaptea în cap! — îmi spune tânărul marinar. — Ori de câte ori se rătăcesc vasele, mai ales pe vreme rea, le ajutăm și astăzi încă la nevoie



Aprovizionarea unui far

Reporterul de război Dr. Feitl (PK) povestește o călătorie cu un culegător de mine la o insulă singuratică din Marea Neagră

←

Pe stâncile dela țărmul oriental al insulei, apele aduseseră o mină sovietică. Mina trebuia distrusă. Ea fu scufundată în urma unui concurs de tragere la țintă, câștigat de locotenentul nostru. Minele nu explodează decât dacă sunt lovite din întâmplare în coarnele lor de plumb

→

La întoarcere căutarăm zadarnic pe „amicul" nostru de dimineață. La câteva mile dela coastă avurăm parte de un splendid apus de soare și uitarăm de război, când deodată locotenentul dădu ordin să mărim viteza la maximum și să cârmim spre tribord. Se pregătiră bombele submarine și în curând o detunătură puternică însoți prima coloană de apă ce se înălță în aer. — O să-i treacă pofta de vânat prin părțile astea! — spuse râzând tânărul comandant al vasului. Trebue să fi avut dreptate, căci o mare pată de uleiu se ivi pe locul unde au căzut bombele

„Răzbunarea personală“

Bolşevicii introduc „foaia împuşcărilor“

Soldatul din armata roşie a crescut fără să cunoască cultura europeană. El a fost educat în spiritul neîncrederii. Foaia albă de omucideri a lui Stalin are rostul de a deslănţui în el instinctele bestiale, pentru a salva sistemul ameninţat în însăşi existenţa sa

Uniunea Sovietică trăeşte din emulaţie. Aşa numitele „concursuri socialiste“ fac parte din metoda de a înhăma ultimele forţe ale populaţiei pentru munca statului. Prin urmare, concursul socialist face parte din aceeaşi categorie ca şi sistemul Stahanov, brigăzile de şoc şi alte lucruri analoage. Singura deosebire este faptul că oamenii se fac stahanoveţi sau udarnici din proprie iniţiativă, în timp ce participarea la concursurile sociale e obligatorie pentru toţi membrii unui colectiv. În acest domeniu se obişnueşte ca o fabrică să provoace la duel o altă fabrică, pentru a spori normele generale de lucru şi pentru a realiza performanţe mai mari. Nimeni nu întreabă de puterile individului, ci se impun pur şi simplu anumite condiţiuni unui colectiv de muncă. Industria de armament şi economia de război sovietică au sporit şi mai mult intensitatea metodei de lucru în timp de război. Astăzi e un lucru firesc cazul în care muncitorilor li se cere să lucreze zilnic câte 15 sau şi mai multe ore. Din basinul carbonifer Cusneţc se anunţă că până şi femeilor care lucrează în minele de acolo li se impune această condiţie. Fiecare întreprindere caută să întreacă pe celelalte, pentru a-şi realiza normele impuse. Iar muncitorii trebue să se supună, dacă nu vor să ajungă în conflict cu legile stării de război.

Noua parolă

Şi armata roşie a introdus de mult în organizarea sa sistemul concursurilor. Plotoanele, batalioanele, regimentele, diviziile sau unităţile şi mai mari se provocau reciproc la concurs, pentru a da dovadă de cele mai bune performanţe la trageri, ski sau aplicaţii tactice. În timpul războiului, economia nu numai că a menţinut sistemul concursurilor, ci l-a desvoltat şi mai mult, pentru a asigura nivelul performanţelor. Prin urmare, nici armata roşie n'a vrut să se lipsească de această metodă. Acum nu mai e nevoie de concursuri în serviciul interior şi nici de concursuri sportive. De astă dată emulaţia urmează să fie exploatată pentru controlul şi intensificarea realizărilor de război ale soldaţilor ca indivizi şi ale unităţilor. Administraţia politică a armatei roşii avea de gând să activeze în felul acesta pe soldatul luat ca individ, care a dat dovadă de prea puţină poftă de război.

„Sporiţi ura contra fasciştilor germani!“ Fiecare cetăţean sovietic trebue să exercite „răsbunarea personală“ împotriva lor. În felul acesta se face apel la cele mai josnice instincte umane, încercându-se a se convinge individul că n'are voie să se sustragă dela această cerinţă generală a poporului sovietic, că e obligat să ia parte în mod personal la război. În acest scop se inventează atrocităţi şi se pretinde, pentru a impresiona pe omul de rând, că populaţia din teritoriile ocupate ar merge spre sclavie. Acesta e motivul prin care se urmăreşte sporirea spiritului combativ. Soldaţilor din armata roşie li se bagă în cap că membrii familiilor lor au fost probabil exterminaţi şi că el ar avea acum obligaţia de a proceda la o „răzbunare personală“.

Foile albe ale lui Stalin

Pentru a da un impuls soldaţilor care luptau fără poftă, comandamentul politic al armatei roşii a ales o cale fără precedent în istoria războaielor. El învaţă pe soldaţi că ei n'au în faţă un duşman cinsitit, ci fiare sălbatice, care trebuesc ucise ca fiarele. Bolşevicii consideră drept o misiune patriotică ceeace pentru orice om din Europa apare ca o monstruozitate. Bolşevicii nu cunosc un inamic care luptă cavalereşte, ci consideră pe duşmani drept animale cari trebuesc omorîte.

Bestialitatea bolşevică a fost dovedită în ultimele săptămâni, când soldaţii din armata roşie au primit nişte foi albe pe care trebue să treacă pe fiecare duşman ucis, „vânatul“ trebuind să fie certificat prin semnătura comandantului. Deci nu mai avem de a face cu un război ci cu o vânătoare de oameni şi omoruri. În modul acesta, armata roşie şi-a însuşit o atitudine nedeamnă de oameni. La început se părea de necrezut ca războiul să-şi piardă ultima notă de umanitate, dar postul de radio din Moscova a recunoscut aceasta pe faţă, la 10 Decembrie, anunţând că soldaţii din armata roşie îşi notează exact numărul duşmanilor ucişi. Insemnările din mica agendă constitue dovada cea mai eclatantă a atitudinii bolşevice. Nu mai e nevoie de altă dovadă pentru a constata scăderea sub nivelul moral obişnuit în timp de război. La urma urmelor nu e decât o ultimă încercare din partea conducerii politice a armatei roşii, de a îmboldi mulţimea sângerândă a soldaţilor sleiţi de război.

Товарищи красноармейцы, командиры и политработники!

В войне с немецкими захватчиками решается судьба нашего отечества. Беспощадно громите лютого фашистского зверя! С вами весь советский народ, его помощь и поддержка.

Под знаменем Ленина—Сталина—вперед, на Запад, советские богатыри!

Смерть немецким оккупантам!

ЛИЧНЫЙ

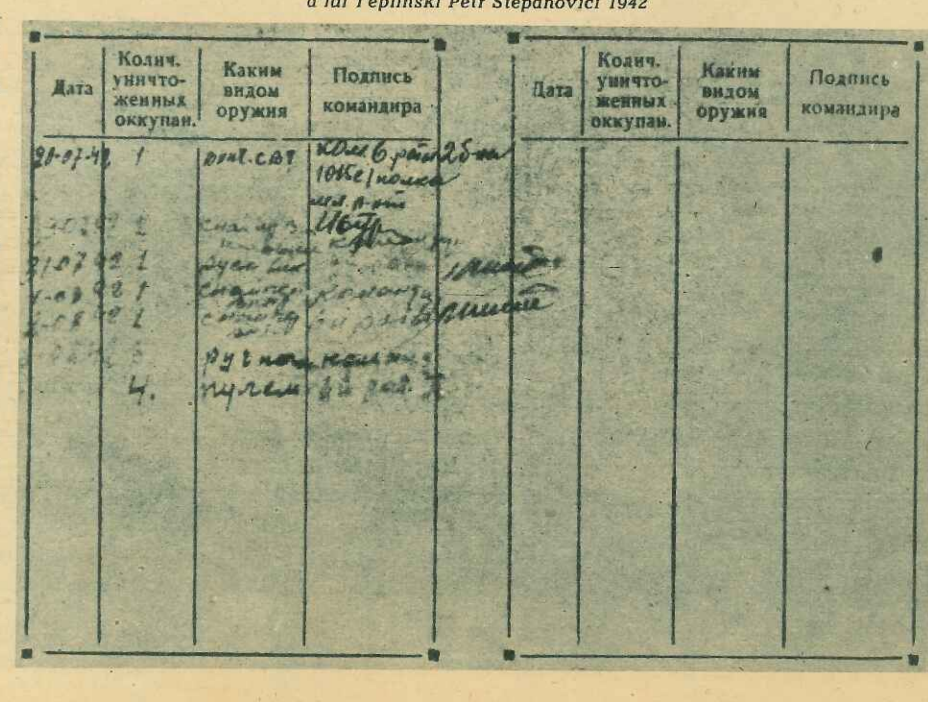
СЧЕТ МЕСТИ

Теплинский

Петр Степанович

1942 г.

Un document categoric: *Traducere (stânga). Tovarăşi soldaţi roşii, comandanţi şi muncitori roşii! In lupta contra năvălitorilor germani se decide soarta patriei noastre. Distrugeţi fără milă bestia furioasă! Intreg poporul sovietic e cu voi. El vă dă ajutor şi sprijin. — Sub steagul lui Lenin şi Stalin — înainte, viteji sovietici, spre Apus! Traducere: (dreapta)* **Moarte ocupanţilor germani!** *Socoteala de răzbunare personală a lui Teplinski Petr Stepanovici 1942*



Дата	Колич. уничтоженных оккупан.	Каким видом оружия	Подпись командира

Дата	Колич. уничтоженных оккупан.	Каким видом оружия	Подпись командира

←

Traducerea listei omuciderilor

Data	Numărul ocupanţilor distruş	Felul armei folosite	Semnătura comandantului
20. VII. 42		Arma SVT	Comandant comp. 6-a Reg 1015 Inf. Sublocot.
29. VII. 42	2	Arma de precizie	
31. VII. 42	1	,,	
1. VIII. 42	1	,,	
2. VII'. 42	1	,,	
10. VIII. 42	3	,,	
8. VIII. 42	4	Mitraliera	

Signal Nr. 5, Anul 4, Numărul 1 din Martie 1943 — Apare de două ori pe lună — Redactor-şef: Wilhelm Reetz; Locţiitor al redactorului-şef: Hugo Mösslang / Editura şi tiparul: Deutscher Verlag, Berlin SW 68, Kochstrasse 22-26 / Toate drepturile rezervate. All rights reserved

Pelikan

Cerneală pentru toc rezervor

RENUMITĂ DIN 1889

GÜNTHER WAGNER HANNOVER

KHASANA

Dr K

PERI KHASANA

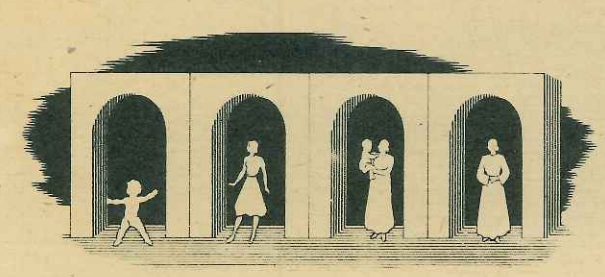
ARTICOLE COSMETICE CU RENUME MONDIAL

Dr. Korthaus

Reprezentanța pentru Banat și Ardeal:
Gea-Krayer, Timișoara I, Gh. Lazăr 10
Reprezentanța pentru Vechiul Regat:
Ing. Hans Richter, București, Calea Dorobanților 65

PERI

BOHN



Care e vârsta cea mai primejdioasă pentru dinți?

In copilărie, în vremea dinților de lapte; în epoca pubertății până la vârsta de 20 de ani, apoi la femei în timpul graviditătii și al menopauzei. Dinții sunt prin urmare în mare primejdie ori de câte ori au loc mari tranformări în organism. Cereți broșura gratuită „Gesundheit ist kein Zufall" dela Chlorodont-Fabrik, Dresden N. 6.

Chlorodont

arată cum se poate face îngrijirea eficace dinților

MERCEDES BÜROMASCHINEN-WERKE AG · ZELLA-MEHLIS/TH.

Mercedes Soc. Anon. — SPLAIUL Independenței 68' București II

Signal

Orchestra elevelor italiene

cântă într'un lazaret